Ontario

Ministry of Transportation

Annual Report

1988-1989

Copies of this annual report
are available at $2.50 per copy from
Publications Ontario
880 Bay Street
Toronto, Ontario M7A 1N8
Telephone (416) 326-5300
Toll free long distance
1-800-668-9938
Cheques or money orders
should be made payable
to the Treasurer of Ontario
and payment must accompany order
ISSN 0703-6140

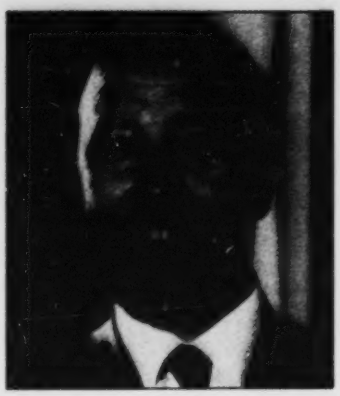
On peut obtenir, sur demande,
un exemplaire du rapport
annuel en français.

90-05060/

Table of Contents

Minister's Message	2
Deputy Minister's Message	3
Municipal Transportation	4 - 6
Provincial Transportation	7 - 10
Ministry of Transportation Regions	11 - 14
Engineering and Construction	15 - 19
Highway Operations and Maintenance	20 - 22
Transportation Regulation	23 - 27
Ministry Expenditures by Highways	28 - 32
Organizational Structure	Inside Back Cover

Minister's Message



William Wrye

Our responsibility is to provide the people of Ontario with safe and efficient transportation through a balanced network of road, rail, air and marine services.

In fulfilling that mandate, we continue to place a high priority on such matters as regional development, economic competitiveness, personal mobility and safety—all of which play a critical role in the lives of Ontarians. At the same time, however, we must deal with the pressures presented by economic, technological and social change.

Last year, our efforts were again focused on enhancing the high standards of safety and efficiency Ontario residents have come to expect from their transportation systems. Several pieces of legislation were introduced to support our goals in those areas.

Perhaps the most dramatic development was the long-awaited passage of the Truck Transportation Act, which was 12 years in the making. The TTA ushered in a new era of increased innovation, flexibility and creativity in the trucking industry.

Accompanying amendments to the Highway Traffic Act helped pave the way for full implementation of the National Safety Code. Progress was made on implementing the remaining standards, including facility audits, pre-trip inspections, maintenance standards and hours of work regulations.

The Commercial Vehicle Operators' Registration, a major component of the Ministry's commercial vehicle monitoring program, was also implemented and is showing positive results.

The Highway Traffic Act was also amended to put into place a broad series of safety initiatives. These included provisions which clarify the roles and responsibilities of bicyclists and school bus operators, create a new portable parking permit for disabled persons and prevent young children from riding on adults' laps or in the cargo areas of vehicles.

While our legislation helped deal with recognized safety concerns, we sought to further examine the factors involved in traffic accidents through the establishment of a grant program to support research into highway safety.

As annual travel figures escalate by three to six per cent per year, we are faced with steadily-increasing pressures on our transportation network. The government responded by expanding upon its investments in the province's transportation infrastructure. Along with our contributions to the provincial network, we worked hand-in-hand with municipal authorities throughout the province to fund both road and transit projects.

For instance, in order to meet the challenge of fast-paced growth in Ontario's largest urban area, we presented our Transportation Directions for the Greater Toronto Area. The emphasis was on coordination and integration of services throughout the GTA, which we feel can be best-achieved through a cooperative planning approach involving the province and municipalities. Similar approaches are being taken in other large urban areas, including Ottawa-Carleton.

We recognize that the issues facing large urban areas will require innovative solutions. In that regard, technology will play an ever-increasing role in effective program delivery. During the past year, for instance, work progressed on the introduction of a Freeway Traffic Management System to tackle the problem of congestion on Highway 401 through Metro Toronto.

The Ministry also helped develop computerized systems to monitor truck fleet movements, maintain road inventories and assist in driver testing.

Through all our programs, we aim to provide a transportation network which contributes to a clean and healthy environment. To achieve this, we embarked upon research and development activities in such areas as vehicle emissions, the transportation of dangerous goods, noise abatement and the use of salt on our highways.

Providing transportation services to all of Ontario's nine million-plus citizens is our primary objective. That requires a sensitivity to the needs of those who cannot use conventional services—in particular, disabled and elderly persons.

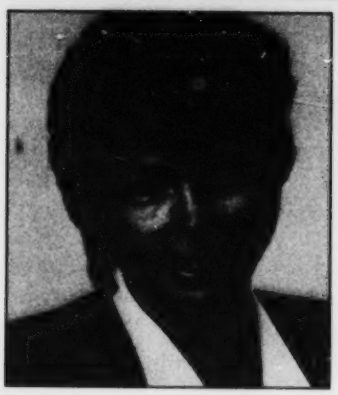
Last year, along with making strides in the expansion of specialized transit services, we introduced a new wheelchair-accessible taxi program, which promises to significantly expand mobility options for disabled persons.

Our role in representing Ontario's transportation interests does not end at our own borders, however. We are constantly working in cooperation with other Canadian and North American jurisdictions on matters of mutual interest. Last year, we signed a memorandum of understanding and participated in a joint advisory committee on maritime commerce with the State of Michigan. We also entered into a landmark agreement with Quebec on the exchange of traffic violation information, which we hope will lead to a Canada-wide pact of a similar nature.

It is a pleasure to direct such a diverse Ministry—one which plays a key role in the everyday lives of all Ontarians. As we face the future, we vow to remain sensitive to the needs of the travelling public—be they commuters, vacationers, occasional drivers or truckers who make their living on our highways.

William Wrye
Minister

Message from the Deputy Minister



Pat
Jacobsen

The Ministry of Transportation has achieved its goal of maintaining a transportation network that is safe, dependable, efficient and environmentally acceptable to the people of Ontario.

What is also significant is that we have continued to improve upon this network within an operating environment characterized by fiscal restraint as well as continuous change in the economy, in technology and in social values.

The increased demands on our ministry's products and services have been met through greater government efficiency. Statistics show that over the past five years, travel on Ontario highways has risen by about 34 per cent, and the number of registered vehicles and licensed drivers have increased by 14 per cent and 11 per cent respectively. During this same period, we have reduced our staff from 8,977 to 8,237, a decrease of over 8 per cent. We have learned to do more with less - without compromising on customer service, safety and overall effectiveness.

Human resource management is critical to how well we perform. New information systems and technologies over the last year - our new driver testing system and employee information terminals - enhance internal productivity and improve service to industry, to principal clients such as municipalities, and to the general public.

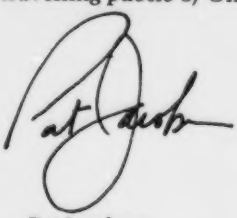
We recognize that in order to have a spirit of teamwork and cooperation, we must develop a climate of equity, honesty, openness and a sensitivity to varied cultures and lifestyles.

Our commitment as an employer, as a service provider and as a contributor to a better way of life has been evidenced with the implementation of such programs as Strategies for Renewal, the French Language Services Act and Employment Equity.

Over the last year, ministry employees consulted with client groups, other ministries, municipalities, industry, representative associations, as well as interested and affected individuals to ensure a clear understanding of all clients' needs and concerns. We have worked hard to ensure our policies and procedures are stated in clear, concise terms for those groups affected.

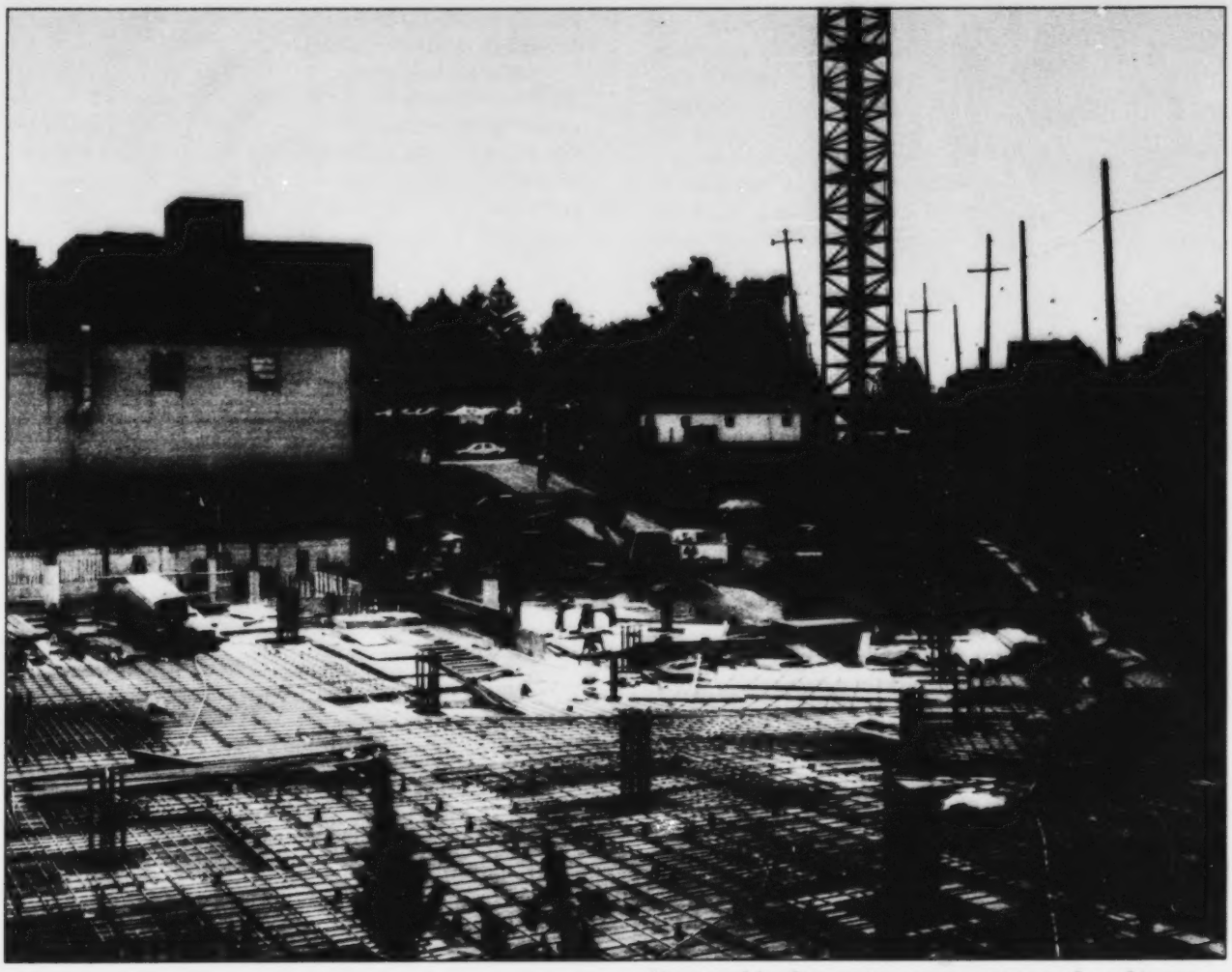
We have also continued to expand the concept of "one window" service to offer greater convenience to the public. This is a vital part of our ministry's mandate to provide prompt, efficient and courteous assistance and to explore innovative ways to improve customer service.

The success of our ministry has been led by the skills and determination of a strong team of individuals operating out of 400 offices across the province. I would like to acknowledge the efforts of every member of the ministry for their commitment and dedication to the travelling public of Ontario.



Pat Jacobsen
Deputy Minister

Municipal Transportation



Municipal funding assists many projects such as this new bus terminal under construction in Brampton.

The Municipal Transportation Division plays a key role in the orderly growth of Ontario's municipal transportation systems. This is done through a combination of funding, strategic planning, policy development and implementation.

The division's initiatives also help ensure that municipal transportation planning efforts undertaken in various areas of the Province complement each other. This helps the Province maintain its excellent record in building and maintaining an integrated, advanced transportation system. A May, 1988 study by the Toronto Area Coordinating Office which examined fare integration between GO Transit and the TTC is an example of the division's total approach.

By carefully ascertaining Ontario's future needs in this area, the division is able to provide an ongoing "blueprint" for the sound development of the Province's municipal transportation systems. Part of the process involves research, monitoring, analysis and the carrying out of detailed studies. It also includes extensive consultations with the municipalities.

Maintaining an excellent quality of life for Ontario residents is a key thrust of the Government. That emphasis, in turn, is translated into programs which maximize personal mobility by offering a variety of services at the municipal level. The division's commitment to the quality of life concept has achieved significant results, particularly as it relates to transportation for disabled and elderly persons.

Municipal Transportation

Forecasting future needs

A modern transportation system would quickly become outdated if planners were not able to draw on accurate assessments of future requirements. The Transportation Demand Research Office forecasts future transportation needs in all program areas. It also monitors critical changes in the socio-economic environment.

Support is provided to highway, municipal, provincial and regulation programs to meet specific data needs for planning and program delivery. Research continued on travel behaviour trends and commercial vehicle activity.

During the past year, the office established the Data Management Group at the University of Toronto. This was done with the assistance of the regional municipalities in the Greater Toronto Area (GTA). The group is to provide municipalities with a centralized data base which will facilitate common studies. It will also provide better understanding of transportation issues in the Greater Toronto Area.

Other major initiatives included analysis of the Transportation Tomorrow Survey, which provided data on daily travel in the Greater Toronto Area. The publication of study findings, ridership and parking forecasts in support of the expansion of the GO Transit system was also undertaken.

Transportation for disabled and elderly persons

The position of Coordinator of Transportation for Disabled and Elderly Persons was established in 1987. The office has made substantial progress in improving transportation in this area.

A positive result is continuing agreements with numerous taxi operators throughout the Province to provide wheelchair accessible taxis. This includes accessible limousines at Pearson International Airport.

The office's public relations activities included taking part in various meetings sponsored by disabled and elderly persons. In addition, the office sponsored and organized several major "awareness events" to promote innovative technologies.

Municipal transportation projects

The Municipal Roads Office provides technical assistance and funding to municipalities for a wide variety of important transportation projects. The office is responsible for program planning, policy development and evaluation. It also oversees the administration of all municipal road subsidy programs.

The level of funding for municipal transportation projects is significant. Of the $1.3 billion spent in '88-'89 by municipalities on roads and bridges, the Province's share was about $651 million. Subsidy rates varied by municipality and initiative.

Significant progress has been made in improving transportation services for disabled and elderly persons.

Among the most important projects undertaken were those intended to improve safety and reduce traffic congestion. They included funding for new traffic signals, modernization of existing signals and computerization of signal systems.

At the same time, in an effort to support economic growth, the Ministry contributed approximately $25 million for improvements to provincial highway routes through cities, towns, villages and townships.

To stimulate the industrial, resource and tourism sectors, the development roads program supports projects which would otherwise place an unreasonable financial burden on municipalities. Additional funds provide for the maintenance and rehabilitation of road systems for those areas in Northern Ontario without municipal organizations.

Transit systems assistance

The importance of personal mobility for economic and social purposes is increasing, particularly in Ontario's growing urban centres. The Transit Office helps municipalities achieve their personal mobility goals by providing financial and technical assistance for conventional transit services and specialized transit services for physically disabled persons.

Significant funding was provided to protect and enhance existing transit services and meet demand for new rapid transit systems. A total of $153.9 million was

contributed toward capital projects in 1988. Major projects included the Toronto Harbourfront Light Rail Transit Line and the Transitway in Ottawa-Carleton.

Municipalities received $158.4 million towards the operating and maintenance costs of their transit systems. Operating assistance also includes support for a number of programs which contribute to increased efficiency and productivity.

Specialized transit services for disabled persons operated in 65 municipalities, carrying 2.3 million passengers. Developments included the purchase of new vehicles and the use of computer-assisted registration. Approval was given for various other initiatives including bus design improvements and personnel training and marketing.

The Greater Toronto Area

Major urban areas are experiencing the fastest rate of population growth in the Province. The problems resulting from significant economic development and urban congestion require comprehensive transportation solutions.

The Greater Toronto Area has a substantial economic and social influence on the province as a whole. A Toronto Area Coordinating Office has been set up to deal with this area's special multi-modal transportation planning issues.

An example of Ministry-municipality cooperation is the office's management of the Transportation Planning Forum. This consultative process, involving the Ministry and senior staff representatives from the municipalities in the Greater Toronto Area, provides advice to the Minister on planning priorities.

In helping to guide the transportation approach for the area, the office managed or coordinated a number of studies. These included investigations of fare integration between GO Transit and the TTC and introduction of the Twin Pass; access to Toronto Island and Pearson International Airport; and GO Transit rail extensions to Hamilton and Oshawa.

The office also started up eight service coordination projects between GO Transit and the TTC.

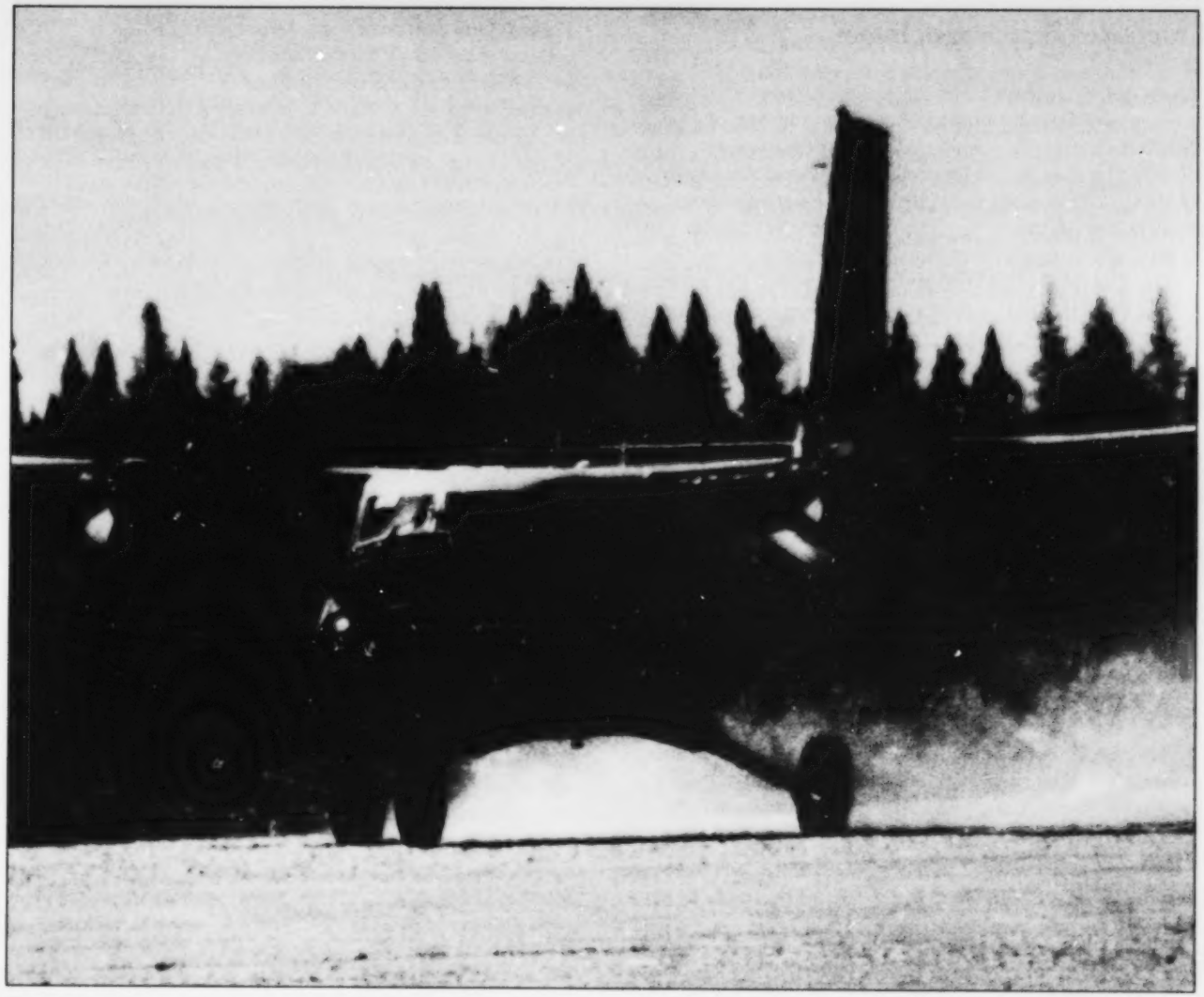
Municipal transportation policy

The Municipal Transportation Policy Office produced and distributed the report on Transportation Directions for the Greater Toronto Area. It also coordinated a series of meetings with municipalities to discuss priorities concerning Transportation Directions initiatives.

The office also conducted a planning forum in Ottawa-Carleton, as well as reviewing municipal transportation and tourism opportunities in Northern Ontario. In transit, reviews were undertaken on the subjects of suburban land development and transit, the social value of transit and private sector opportunities in public transit.

Major initiatives have been undertaken in support of the expansion of the Province's GO Transit system.

Provincial Transportation



Air services are an important component of the Province's integrated approach to transportation.

The Provincial Transportation Program plays a key role in several priority areas. These include: helping to build a competitive and diverse economy; promoting economic growth with advanced, environmentally acceptable technology; encouraging entrepreneurship; and enhancing tourism through an efficient transportation system.

Specific objectives are: improving and coordinating the intercity movement of goods and people; promoting and supporting technology and energy research and development; and providing assistance and service to Ontario's shippers and transportation industries.

In addition to road transportation, the program features strong initiatives in the marine, air and rail modes.

In the marine area, for example, an important agreement of understanding on the subject of water transportation was signed this year by Ontario and the State of Michigan.

In road transportation, the Goods Distribution Systems Office developed new methods for more accurately assessing highway improvement priorities.

In rail transport, progress in tourism development is the result of new activities to identify and encourage the development of recreational railways.

Integrated approach to issues

Developing an integrated approach to transportation issues affecting the Province is a cornerstone of the Ministry's mandate. Rail transportation is an example. Ontario is vitally concerned about the future of VIA Rail passenger service in the Province. For this reason, the Ministry has impressed strongly upon the federal government that the Province does not wish to see any further reduction in VIA service in Ontario.

In the key area of safety, intergovernmental initiatives also included participation by the Rail Office in a provincial-federal working group investigating rail crossing safety. Working cooperatively with the Ministry of Municipal Affairs, the office also advised on the safety implications of proposed land development next to railway rights-of-way. In addition, periodic meetings with the Quebec Ministry of Transport explored areas of mutual interest.

In the priority area of tourism development, assistance to potential tourist railways increased in 1988 and 1989. For example, funding was provided for a business analysis of the proposal for a recreational railway between Waterloo and Elmira.

The development of rail policy included preparation of the Ontario Rail Plan which is now substantially complete. A research study is also underway to help establish a provincial position regarding industrial site railways. This is part of the office's overall efforts to revise the Ontario Railways Act.

Consultative process important

The Ministry strongly emphasizes the importance of consulting its constituent and client groups in policy development and initiatives.

In the marine sector, close liaison with the marine industry is an important part of such an approach. This is accomplished through close contact with the industry's representative associations.

For example, the Marine Office cooperated with the Ministry of Tourism and Recreation in a detailed study of the feasibility of tour boat operations on the Great Lakes. This report will be used by the private sector to solicit the necessary funding to reintroduce overnight tours on Lake Ontario. The success of this initiative would be an important step in tourism development.

A noteworthy development in the area of service to municipalities is the liaison with private industry and the Port Colborne municipal government on the development of a new intermodal trans-shipment dock facility.

Design work and contract preparation is underway to construct a new vehicle-passenger ferry to serve the communities of Kingsville, Leamington, Pelee Island and Sandusky, Ohio. This initiative reflects a cabinet commitment.

Marketing and communications efforts in the marine sector are directed at enhancing the public image of marine transportation and encouraging greater use of the Great Lakes-St.Lawrence Seaway System.

The Ministry maintains close contact with the marine industry to ensure development of appropriate policies.

A balanced system

The Ministry continues to stress the objective of providing a complete and balanced transportation system for Ontario. Air services are an important component of that integrated network.

The Aviation Office provides technical and administrative assistance in developing and maintaining 50 municipally-owned airports in the Province. In addition, it administers the provincial airport system in the remote north. This includes 21 operating airports with another three under construction.

The office is also assisting Hamilton and London in the promotion and marketing of their airport facilities to build a greater level of air service. Completion of a survey on attitudes towards air travel in Ontario is another marketing accomplishment.

Goods distribution

The efficient movement of goods and people is a major Ministry priority. The Goods Distribution Systems Office contributes to this goal by helping establish highway improvement priorities.

Part of this process includes the recent development of a methodology for establishing the link between the transportation infrastructure and socio-economic development within specific economic corridors.

In cooperative efforts with industry, a major emphasis is placed on the provision of physical distribution consulting services, at no cost, to small and medium-sized Ontario manufacturers. Advisors are located in various areas of the Province, including Timmins, Sault Ste. Marie, Thunder Bay, Kingston and Toronto. This work also involves other Ontario Government Ministries.

A follow-up survey shows that the firms benefiting from such services are achieving significant cost savings and sales increases.

Intercity travel

The ability to travel by bus between Ontario cities is an important aspect of the overall transportation system in this Province. Assuring that people have access to safe and convenient services is a key goal of the Passenger Systems Office.

Now well underway, the intercity passenger terminals program assists small municipalities in developing or improving intercity terminals. Completed studies include a detailed review of intercity transportation for disabled persons as well as an examination of ways to improve the effectiveness of overall service to the public in intercity transportation. In addition, an updated Intercity Passenger Transportation Guide has been issued.

Transportation technology and energy

Among the key goals of the Ministry is to increase transportation efficiency and stimulate economic growth in Ontario.

Staff in the Transportation Technology and Energy Branch assisted new developments in transportation technologies, alternative fuels usage and the promotion and efficient use of energy resources.

Utilizing technology for the economic and social benefit of Ontario is a priority of the Vehicle Technology Office. Its work in high technology fields enhances the transportation capabilities of disabled persons. New products are continually being developed, demonstrated and evaluated. There are also significant programs of research, development, and demonstrations in commercial vehicles, electric vehicles and automotive energy.

In the commercial vehicle sector, computer simulation and testing explored various issues of commercial vehicle safety and configuration which arose during development of regulatory proposals.

Staff conducted an extensive research, development and demonstration program to promote the use of propane, natural gas and methanol as alternatives to gasoline and diesel fuel.

Other initiatives included research and development in the area of natural gas buses. A major demonstration project was undertaken with the TTC and also involved other levels of government and the private sector.

Acceptance of natural gas as an alternative fuel is increasing, as evidenced by the fact the Toronto, Hamilton and Mississauga transit systems will introduce 50 new natural gas buses into their fleets.

Staff also monitored, reviewed and analyzed technological advances related mainly to the propulsion equipment used in electric road and rail vehicles. The program also provided expertise and testing facilities, including research, large scale testing laboratories, a mobile research laboratory and a commercial vehicle testing facility.

Emphasis on advanced technology

The use of advanced technology can solve many transportation challenges, such as urban congestion. However, developments in high technology are also carefully monitored by the Ministry for environmental and social impact.

The Rail and Advanced Transportation Systems Office made considerable progress on the $3.5 million Advanced Light Rapid Transit (ALRT) Mark II Program. This program is designed to develop a medium to high capacity transit system with significantly improved capital and operating requirements compared to the current system.

In addition, a comparative evaluation of the operating and maintenance costs of three different transit systems was completed. The results provided an evaluation of the ALRT technology used in two of these systems. Another study comparing the technologies, features and costs of several North American rail transit systems is nearly complete. Also, the status of several transportation technologies relevant to Ontario were reviewed and reports completed.

A demonstration of a Driver Advisor System last year on a GO Transit locomotive yielded a 20 per cent saving in traction energy. Further work is underway to confirm that similar savings are possible on the new F-59 locomotives and to examine technical implementation questions.

Provincial Transportation

Improving energy efficiency

The Transportation Energy and Productivity Office helps increase the competitiveness of Ontario's transportation sector.

In promoting increased efficiency and productivity, the office reached Ontario's trucking industry, including industrial and institutional fleets, and provided information to municipalities, Ministries and the general driving public.

The identification of opportunities to improve energy management and operational efficiency forms an important component of this office's work. New program initiatives included the development of a computerized user cost module for the municipal and provincial road inventory and assessment systems. Communication activity included a quarterly newsletter distributed to 850 municipalities.

The combined DriveSave/TruckSave program provides information on improving fuel and operational efficiency and productivity for truck and commercial fleet operators. Direct contact with the fleet industry was also maintained through an advisory committee.

Other initiatives included seminars, special presentations, the annual TruckSave Fuel Economy Challenge and the distribution of about 200,000 copies of publications promoting fuel and operational efficiency improvement.

In fleet management, activities included the promotion, marketing and implementation of the fleet management information system. This is a stand-alone microcomputer-based fleet management software package.

Intergovernmental efforts included meetings with Ministry fleet coordinators to encourage further efficiency improvements. The fuel efficiency status of the Government light vehicle fleet is under review regarding downsizing and alternative fuel opportunities.

Transportation control technology

A major aspect of work in the Transportation Control Technology and Systems Office is maintaining close cooperation with Ontario's transportation industry and providing technical assistance when requested. Projects were undertaken in the areas of fare collection, vehicle diagnostics, automatic passenger counting and expert systems.

The Wide Area Vehicle Monitoring project entered a new phase with the award of a $4.85 million grant from the Premier's Council Technology Fund. The grant will be used for research and development of the satellite-based vehicle location and communication system.

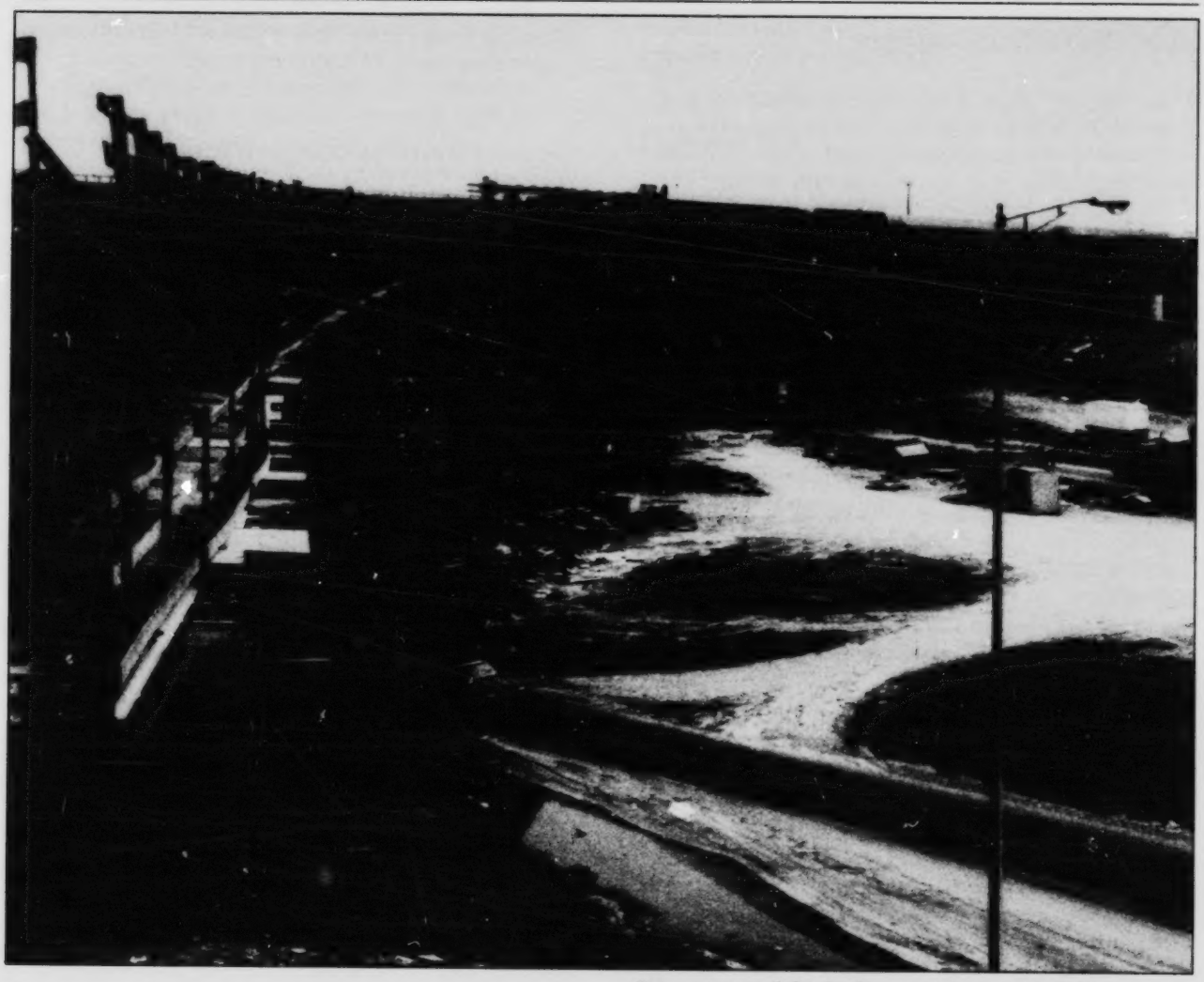
Transportation industry support

The Transportation Industry Support Office contributes to economic growth in Ontario by identifying opportunities to develop and market Ontario transportation products and services worldwide. In doing so, it provides industry with access to the advice, expertise, information and staff resources available within the Ministry.

Efforts in the area of technology transfer include a project to commercialize the results of Ministry research in the use of radar and thermography for non-destructive bridge deck assessment.

In export marketing assistance, staff set up foreign government contacts and provided managerial and technical input to strengthen private sector marketing efforts.

Ministry of Transportation Regions



Construction of this bridge at Highways 401/410 is an example of regional program delivery.

A major priority of the Government of Ontario and the Ministry of Transportation is to ensure that all regions of the Province share equally in the economic growth and prosperity of Ontario.

To help achieve this goal, one of the fundamental principles is the decentralization of program delivery to various regions of the Province.

Among other issues, the Ministry faces continuous changes in the economy, technology and social values. The regional approach towards program delivery enables the Ministry to ensure these changes are managed in a manner appropriate to the differing needs of each part of Ontario.

The Province is administratively divided into five major regions which correspond to broad geographic and socio-economic areas. The regions are: Central, Southwestern, Eastern, Northern and Northwestern. In addition, Northwestern region includes two offices, Remote Northern Transportation, and Access Roads, which serve the unique transportation needs of Northern and Northwestern Ontario.

Each of the regions has responsibilities in a number of areas including: engineering and right-of-way; construction; maintenance; municipal roads and drivers and vehicles. The latter includes driver and vehicle operations, licence issuing, vehicle inspection and highway carrier control and administration.

Municipal subsidy program

This program, which is coordinated through each of the regions, enables municipalities to undertake a wide variety of transportation projects. In conjunction with Head Office staff, the regions help arrange for delivery of subsidy payments to municipalities, counties, townships, Indian reserves and improvement districts. They also offer technical assistance and advice to municipal governments when requested.

In territories without municipal organization, Ministry staff manage the maintenance and improvement of many kilometres of roads on behalf of local roads boards and statute labour boards. The majority of these roads are located in Northern and Northwestern Ontario.

While the bulk of projects involve roads, bridges and associated work, there is also funding available to support initiatives in other transportation modes. For instance, ferry services and municipal airports receive assistance in many parts of Ontario.

In Southwestern Region, funds are supplied for maintaining the ferry operation at Pelee Island. Similarly, in Eastern Region, subsidies assist in the provision of ferry services to Howe and Amherst Islands, installation of traffic signals, construction and maintenance of airports and new sidewalk projects in various municipalities.

Drivers and vehicles

Providing and operating a safe transportation network is a priority of the Government and this Ministry. Through this program, we focus on driving practices and the safety of vehicles.

The regional administration of the Transportation Regulation Program involves several areas: driver examination and driver improvement; licence issuing; vehicle inspection and liaison with the highway carrier industry.

In driver examination, activities include written examinations, road tests and the issuing of temporary driver's licences. Licensing activity also involves licence replacements and renewals.

Driver improvement is an important priority. Interviews with drivers who have accumulated significant demerit points are a key aspect of this process. In an experimental approach, counsellors are talking with groups of 12 to 15 such drivers, instead of on a one-to-one basis. These sessions are receiving positive feedback.

The inspection program involves checking the mechanical fitness of commercial vehicles, school purpose vehicles, commercial buses, cars and light trucks. In the highway carrier segment, document and vehicle safety inspections are also performed. Through these efforts, unfit vehicles are prevented from operating on Ontario's roadways.

Remote Northern transportation

Ensuring that Northern Ontario shares in the Province's growth and prosperity is a key Government priority. As might be expected, fulfillment of this goal involves a significant amount of involvement on the part of the Ministry of Transportation.

Many communities in Northern Ontario are inaccessible by land vehicle, except during winter when temporary roads can be laid out over frozen terrain. Therefore, there is a critical need in the North for dependable air services, which provide the only physical link through much of the year for the delivery of essentials such as food, clothing and medical supplies. For that reason, the Ministry of Transportation, in cooperation with the Ministry of Northern Development and Mines, is involved in a major program of airport construction and maintenance.

New airports at Kingfisher Lake, Ogoki Post, Muskrat Dam and Peawanuck were almost complete at the end of the year. Work is also progressing at Wapekeka and Wunnummin Lake.

At the same time, various activities were undertaken to upgrade nine other airports. This included the construction of fuel storage facilities and waiting rooms, installation of runway lighting, power supplies, water wells and taxiway extensions.

Rehabilitation activity at seven airports included airport road improvements, runway upgrading, stabilization and surfacing, and renovations to waiting rooms and terminal buildings.

Other responsibilities of the office were routine summer and winter maintenance at 22 airports. In addition, as part of the reserve road program, construction and maintenance work was done on band roads for six remote settlements.

Access roads

This office provides the primary contact between the Ministry of Transportation and private companies involved in the development and maintenance of roads used to access natural resources, where public access is desirable.

Administration and control took place on 343 kilometres of recoverable access road maintenance and 11 access road construction projects. The cost of summer and winter maintenance was shared with main user companies on 263 kilometres of industrial roads and 69 kilometres of tertiary roads across Northern and Northwestern Ontario.

Engineering and right-of-way

This regional responsibility involves the planning, design and property acquisition for a wide variety of transportation facilities.

Among the many projects undertaken in Central Region last year were planning for the widening of the QEW between Hamilton and St. Catharines and the extension of Highway 410 north of Brampton. Design initiatives on Highway 401 in the Metropolitan Toronto area continued with rehabilitation projects between Yonge Street and Warden Avenue and the extension of the collector-distributor system easterly to Pickering. Planning is nearing completion on future widening of the 401 between Pickering and Oshawa.

In Southwestern Region, four major planning studies are underway for expansion of Highway 40 at Sarnia, Highway 8 at Kitchener, Highway 7 between Kitchener and Guelph and Highway 6 at Guelph. The planning study for Highway 26 between Wasaga Beach and Collingwood was completed.

Design work also continued on several major projects, including the six-laning of Highway 401 in the Kitchener and Cambridge areas and the four-laning of the E. C. Row Expressway in the east end of Windsor.

In an intergovernmental initiative, Eastern Region representatives are participating in federally initiated studies of the interprovincial crossings in Ottawa and the Perley Bridge at Hawkesbury.

Detail designs were commissioned for the new Highway 416 from Century Road to Highway 417 in Ottawa. In addition, work was started on a route planning study for Highway 17 from Haley Station westerly. At the same time, the planning study for passing lanes and intersection improvements on Highway 17 between Highway 44 and Petawawa was completed. Some of its recommendations have been incorporated into the Ministry's five-year construction plan.

The new pavement management system is operating in Northern Region and will be used as part of the region's highway management process. The materials laboratory processed in excess of 3,800 material samples for pre-engineering, capital and maintenance contracts. The Geotechnical Section completed aggregate source lists for 25 capital contracts and soils design reports were completed for 34 projects.

During the year, staff in Northwestern Region delivered contracts for a wide variety of construction projects. The program included contracts which, when completed, will permit the opening of two new highways, the Kenora Bypass and Bending Lake Road. In addition, the region prepared several contracts for significant lengths of highway reconstruction and resurfacing, the construction of six new structures and the rehabilitation of 10 others. Six other projects for patrol yards, vehicle inspection stations and bridge painting were also completed.

Construction

Construction in the regions consists of a wide variety of projects which include grading, bridge rehabilitation, paving, widening, pavement rutting repairs and culvert replacements. Work also includes construction of noise barriers and patrol garages, resurfacing, recoating and structural steel coating.

In Central Region, for instance, rehabilitation projects were undertaken on the QEW at the Credit River Bridge and 16 Mile Creek.

There were a number of road rehabilitation projects in Metropolitan Toronto, including two projects in the eastbound 401 collectors from Yonge Street to Leslie Street and from Leslie Street to Warden Avenue. These projects will provide an additional lane to the highway.

On Highway 404, work continued on a grading and paving project from Aurora Sideroad to Davis Drive. Completion is expected in the fall of 1989.

In Southwestern Region, reconstruction of Highways 10 and 89 easterly from Shelburne was completed. In addition, a new contract on Highway 10 and 24 from Orangeville northerly was awarded.

Reconstruction of Highway 21 through Tiverton was completed, along with two other Highway 21 resurfacing projects, from Goderich northerly and from Dresden northerly. The Highway 401/2 structure was recoated and the Highway 401/Culloden Road interchange was reconstructed.

In addition, a new patrol garage was constructed at Oldcastle as well as a new truck inspection station on Highway 401 at Putnam. Along Highway 400, a contract is in progress to rehabilitate five structures between Highway 89 and Highway 27.

Projects in Eastern Region included the widening and resurfacing of Highway 417 (the Ottawa Queensway) between Main Street and Belfast Road.

In an experimental safety project, six-cable guiderail was placed in the Highway 401 median for four kilometres between Highway 41 and Palace Road. Extensive construction was completed in the Bancroft area on Highway 28 from McArthur Mills easterly for seven kilometres.

Northern Region activity included the completion of new structures on Highway 539 over the Sturgeon River and on Highway 518 over the Magnetawan River, as well as an underpass on Highway 11 at Fraserburg Road. Structure rehabilitation work was completed on the Highway 118 Anson and Black Creek Bridges and the Highway 6 Little Current Swing Bridge.

The coating of existing structural steel was completed on the Highway 69 Shawanaga Bridge; the Highway 11 North Wicklow River and White Clay

River Bridges and the Highway 11 South Muskoka River Bridge.

Among numerous initiatives in Northwestern Region, the Construction Office administered a number of structural steel coating contracts. Significant projects were the Steel River Bridge, the Black River Bridge, Michipicoten River Bridge and the Mississagi River Bridge.

The office also administered contracts for intersection improvements on the Thunder Bay Expressway, the construction of truck inspection scale foundations and significant improvements to Highway 101 in Wawa. Three contracts were awarded to complete the construction of Bending Lake Road, a new highway link between Atikokan and Highway 17, west of Ignace.

A large contract was awarded and work is already underway for the reconstruction of a section of Highway 17 (Trans-Canada Highway) to the west of Upsala.

Edge and other highway line painting is among the safety components in the regional maintenance program.

Maintenance

Maintenance activities in each of the regions contribute significantly to the achievement of regional transportation priorities and goals.

This is accomplished through such programs as the operation of emergency road patrols to assist motorists and the carrying out of routine summer and winter maintenance on the highway system. This ranges from winter application of salt and sand to summer activities such as tree and shrub planting.

In Central Region, the emergency patrols in Toronto district covered 953,168 kilometres, provided assistance to 29,315 motorists and dispensed 9,500 litres of gasoline. Burlington district's emergency unit patrolled 156,652 kilometres, assisted 2,494 motorists and dispensed 678 litres of gasoline.

In Southwestern Region, traffic signals were upgraded or installed at four locations. In addition, lighting was installed at various locations throughout the region. Through privatized contractual arrangements, the region is achieving continuing cost effectiveness in winter maintenance.

In addition to Eastern Region's winter maintenance activities, a substantial summer program is carried out. This includes edge line painting, tree and shrub planting, grass seeding, weed and brush spraying and the removal of dead trees.

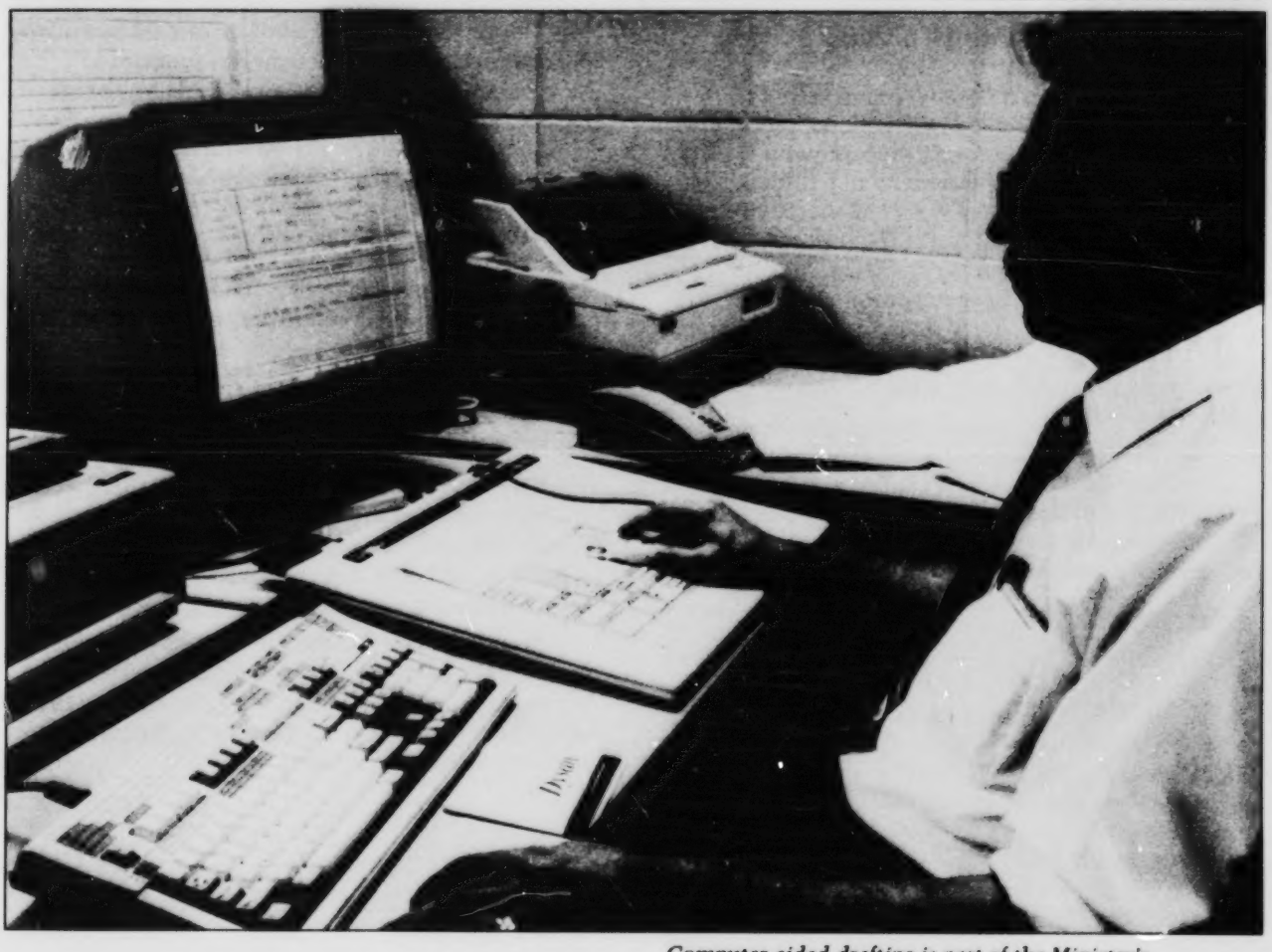
Northern Region's routine summer maintenance was supplemented by projects for gravelling, priming, surface treating, mulching, crack sealing and asphalt patching. In addition, three new wooden domes and four new fabric domes were constructed.

In winter maintenance, the use of privatized plows was increased to 41 units.

The privatization of many maintenance operations also continued in Northwestern Region.

Maintenance projects undertaken included bridge rehabilitations, the application of prime and surface treatment and crushed gravel. A new patrol yard was completed for the Kenora Bypass area, nine new sand storage areas were built and a number of patrol facilities were upgraded.

Engineering and Construction



Computer-aided-drafting is part of the Ministry's commitment to the effective use of high technology.

In many ways, it could be said that the Engineering and Construction Program assembles the building blocks which form the provincial highway system. Three major branches or divisions make up this program: the Highway Engineering Division; Research and Development Branch; and Transportation Capital Branch.

The main concern of engineering and construction staff is to ensure the safe and efficient operation of our highways. In doing so, they make use of the most modern and innovative technology available, while never losing sight of the importance of protecting the environment.

Increased mobility for people and goods and improved economic competitiveness for the Province are two of the primary objectives of the program.

Environmental work included initiatives on waste management and surplus materials, training of staff on the proper handling of spills and participation in interministerial consultations on matters affecting fisheries, wildlife and archaeology.

The effective use of technical advances is also actively pursued. Examples are computer-aided drafting, computer simulation techniques in highway design, advanced materials research and state-of-the-art bridge inspection techniques. This is part of an effort to provide leadership in the application of technology for the benefit of Ontario's residents as users and beneficiaries of the transportation system.

A strong support group in the Transportation Capital Branch assists this effort. Its work includes program planning, analysis and administration.

Engineering and Construction

Effective project administration

During the year, contract management staff developed and implemented new policies, procedures and systems related to contract management, quality assurance, manpower management and training.

A key responsibility of the Transportation Capital Branch is to advise and direct the regions in the administration of construction projects. Another major component is the consolidation of a total quality assurance system for structure coatings contracts. The branch's work also includes developing a prototype contract documentation system for use by contract field staff.

Property acquisition

An effective property acquisition program enables Ministry projects to run smoothly and effectively.

Staff in the Property Acquisition Office developed, maintained, and monitored policies and procedures related to the acquisition, sale and leasing of real property. The acquisition program obtains title for the land required for contracts to proceed.

A total of about $17.5 million was spent on acquisitions for highway projects including funds paid to municipalities for property required for urban expressways.

Strategic management process

The Highway Program Analysis Office manages the strategic management and program planning process. It also generates communication and awareness activities related to the provincial highway program.

Results of a public perception survey were published in a report entitled Public Attitudes Toward Provincial Highways. It will be updated periodically to assess changes in the public's opinion of the program.

Staff also prepared an audio-visual presentation, Provincial Highways: An Investment for the Future. This enables program executives and managers to introduce the Provincial highways program to various audiences.

Monitoring of expenditures

The Highway Capital Administration Office is responsible for multi-year programming and annual program expenditure monitoring and control.

The five-year highway capital plan for Southern and Northern Ontario, for example, covers more than 5,000 individual highway improvement projects.

During the year, staff administered $494 million for construction, project designs and program administration. Funds are provided by this Ministry and the Ministry of Northern Development and Mines.

Highway network planning

Staff in the Highway Planning Office develop and manage capital needs and highway network planning and analysis.

The office is using a recently developed program, the Transport Impact Model, to improve assessment of the economic impacts of capital investment expenditure options.

To improve analysis turnaround time for users, the highway inventory management process was automated. In addition, all traffic volume analysis processes have been converted to microcomputer application.

Staff is supervising the development of a policy regarding the provision of highway user services in Ontario. The research is examining the needs of the commercial operator, tourist and recreational, intercity and commuter travellers.

This study will help develop an integrated policy for the provision of services such as service centres, truck layovers and rest areas, picnic sites, information centres and commuter parking lots.

Environmental acceptability

The Environmental Office ensures the Ministry's waste materials are managed in an environmentally acceptable manner.

During the year, the office worked with the Ministry of the Environment on the management of surplus and waste materials generated through road maintenance and construction.

The office carried out its mandate to provide advice to Ministry staff, municipalities and other provincial agencies through such efforts as a course on waste management and spills. Staff also made internal and external presentations on a wide variety of environmental issues pertaining to road construction and maintenance.

The office provided environmental expertise within the Ministry in such areas as environmental assessment, noise attenuation, archaeology, fisheries and wildlife, erosion control, as well as surface and ground water quality.

Engineering and Construction

Survey systems

The Surveys and Plans Office emphasizes use of new technology in the development of policy, procedures and training of staff in the use of automated systems for engineering and control survey applications.

Work has started on the development of procedures and software for the electronic field booking of survey data collected through traditional surveying methods.

The Photogrammetry and Remote Sensing Section administered aerial photography and mapping contracts, produced photogrammetric plans and mosaics, and conducted remote sensing development projects. Private contractors were used during the year for 3,484 kilometres of aerial photography at various scales.

Cartography Section staff finished three major mapping projects and completed 46 Government requests for cartographic services.

Structure management

In a significant use of the private sector, 29 of the 43 designs for new bridges and rehabilitation were done by consultants. Consultants were also used to provide drafting services on four projects designed internally.

The development of a bridge management manual continued to be a priority of the Structural Office. The Bridge Management Section also reviewed 81 bridge deck condition surveys, 99 rehabilitation contracts and carried out 78 bridge capacity evaluations.

Assistance provided to municipalities included approval of 155 final bridge designs and 149 culverts.

Use of the computerized Ontario Modular Bridge Analysis System is now in the application phase and training sessions are being held for all potential users.

Advances in engineering materials

In the Bituminous Section, key concerns are pavement rutting and the performance of recycled hot mix. These topics are being investigated through a number of study projects.

In close cooperation with the Ontario hot mix industry, work continued to develop performance specifications. Preparations were made to introduce more changes in the acceptance procedures.

During the construction season, Concrete Section staff assisted regional construction staff. Development continues on a series of audio visual training aids on new construction methods. The section also supported the industry certification program for concrete field technicians.

Trials of the performance specifications for concrete strength continue. In the concrete laboratory, work was completed on the evaluation of Ontario cements and the durability of low cement content concrete.

In conjunction with Central Region, the Soils and Aggregates Section hosted an open house for the public in order to identify problems and resolve concerns associated with opening wayside pits in the Caledon area.

The section conducted field trials for a high fines gravel material suitable for use on low-volume roads which are not going to be hard surfaced. Work progressed on the development of better testing methods for aggregate durability.

Work of Foundation Design Section staff included providing technical advice to the Ministry's Regions and Head Office and to municipalities and other outside agencies on all aspects of foundation design and construction.

In the concrete laboratory, work included evaluation of the durability of concrete with a low cement content.

This included investigation of about 35 construction problems. Site inspection by senior foundation staff was necessary in order to recommend immediate remedial action. The projects included embankment and other earth work failures, culvert and tunnel dewatering problems and soil anchor installation problems.

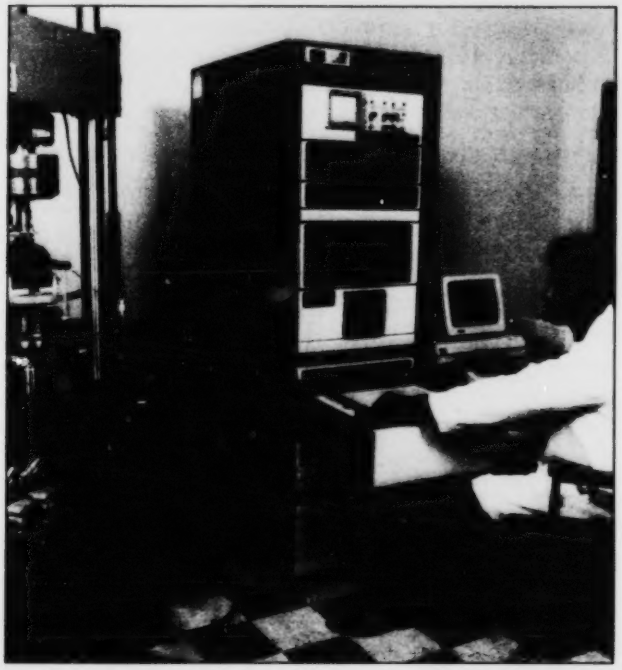
Anticipating more stringent environmental controls on solvent emissions, Chemicals Section staff investigated the types of low volatile organic content coatings available. This will help determine those types considered most suitable for Ministry use.

Work continued on evaluating pavement markings, computerizing the testing and reporting of private well water, preparing a laboratory procedure manual and developing new test methods.

Highway design

Staff work involves five major facets of highway design: design development and applications; design automation; highway standards; drainage and hydrology; and design evaluation and pavement.

In a cost saving initiative, the Design Development and Applications Section participated in a number of projects which resulted in a 40 per cent decrease in the price of existing approved ministry energy attenuators.



The bituminous section is investigating pavement rutting and recycled hot mix performance.

The Design Automation Section published a guide on generating Ontario Provincial Standards drawings using AutoCAD. This will standardize the conventions for other offices utilizing CAD systems to produce standard drawings. Staff also recently installed a system for automating future manual production. Highway Standards Section staff continued the management and maintenance of the Ontario Provincial Standards system.

Drainage and Hydrology Section staff reviewed the hydraulic design of about 80 bridge and storm water management projects. Chapter One of the drainage manual on the hydraulic design of bridges was published and about 1,000 copies were distributed to users.

Preparatory work was started to introduce computer simulation techniques to Ministry offices for hydrology analysis and hydraulic design. Work is underway on policy and technical guidelines for modern storm water management.

Design Evaluation and Pavement Section staff successfully completed several demonstrations of "fast track" concrete pavement repairs. The section also used the ARAN unit to carry out a special survey of pavement rut depth on 4,500 lane kilometres of Provincial highways in Southern Ontario. In addition, staff reviewed and approved design criteria for 152 projects.

Pavements, roadways and materials

Staff in the Pavements and Roadway Research Office worked to improve the design, construction and maintenance of highway pavements. Particular effort was directed to the problem of heavy vehicle rutting of pavements. In the area of highway safety, the need for more in-depth research into roadside barriers and hazards was identified.

The Materials Research Office developed a prototype vehicle for bridge inspection. Known as DART (Deck Assessment by Radar and Thermography), this unit has proved useful in identifying hidden deterioration in bridge decks. Work started this year to measure small movements in bridges had an important impact on the Ontario Highway Bridge Design Code and, in particular, the requirements for bridge bearings.

Structural safety

The Structures Research Office tested 20 bridges. Many of the tests were done on concrete deck slabs designed by the new Ontario method. Other tests were performed on bridges designed by a more conventional method which requires a larger quantity of steel.

The group also developed simplified and microcomputer-based methods of analyzing bridges. Staff also came up with an analytical technique which will permit higher loads on bridges located on low-volume roads.

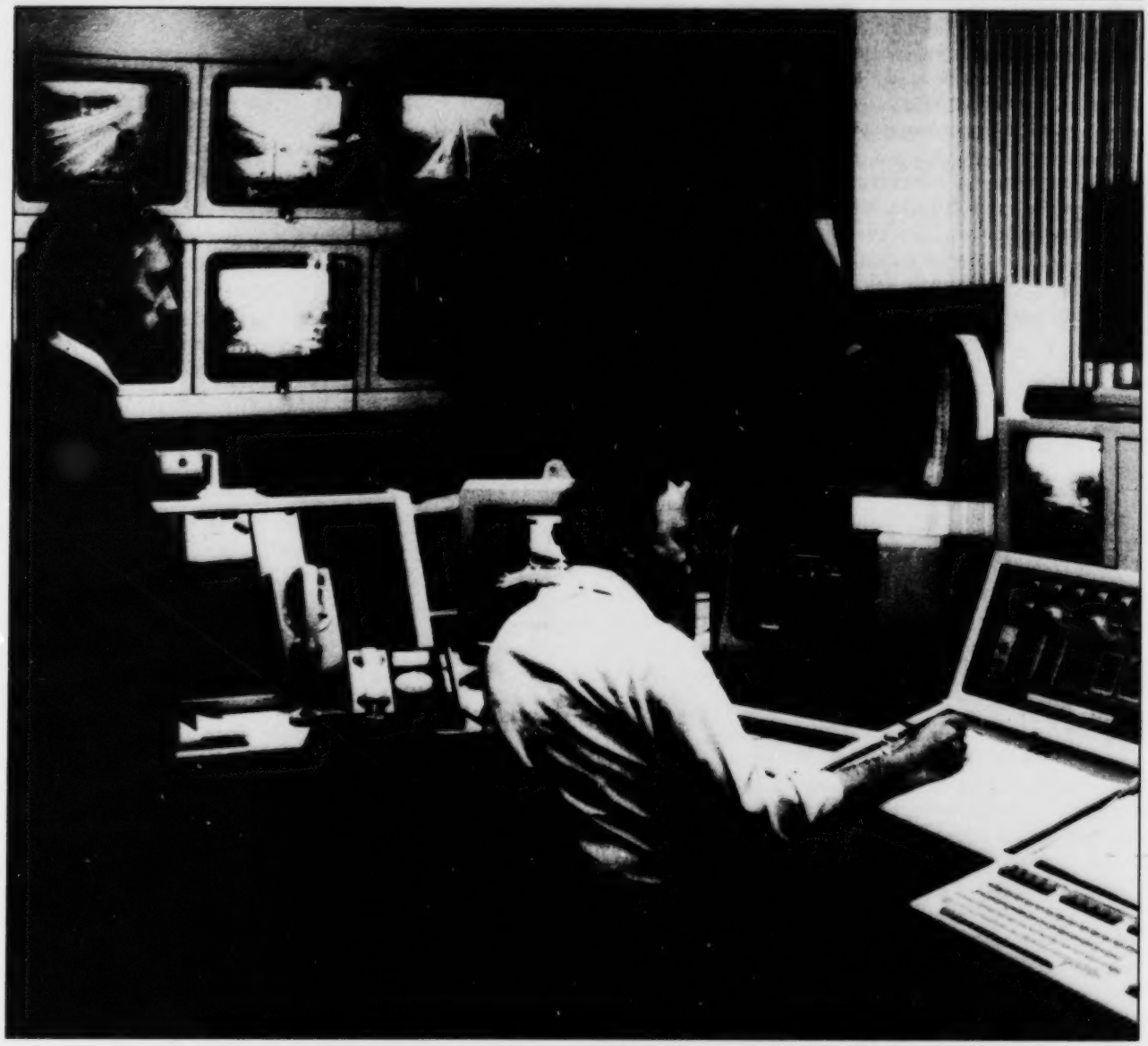
Highway navigation technology

Staff in the Traffic and Decision Systems Research Office participated in a program to apply advanced technology, such as vehicle navigation and information systems, to highway navigation.

In addition, a draft research plan on the impact of proposed longer trucks on rural highway traffic was developed for the Roads and Transportation Association of Canada. Other studies were started to review the technical basis and cost effectiveness of truck climbing lanes.

The Highway Innovations and Strategic Research Office developed a Ministry-wide scientific activities data base. This system will be used as an interface with Statistics Canada and as support for the Premier's Council on Science and Technology.

Highway Operations and Maintenance



The Burlington Freeway Traffic Management System continues to significantly reduce accidents.

This division's work helps the Ministry to achieve its objectives in a number of priority areas. It contributes to the safe and efficient operation of Ontario highways by carrying out year-round maintenance, by ensuring that all measures taken to maintain the system are environmentally acceptable and by contributing to the improvement of tourist facilities.

Operational improvements undertaken by this division help to alleviate congestion, reduce the number and severity of accidents and make the Ontario highway system more convenient for motorists to travel.

Accomplishments were made this year in a number of areas: maintenance quality standards; landscaping; permit review and management; traffic signing; freeway traffic management; integrated traffic systems; development of traffic management procedures and systems software; equipment purchase and management; and general administration.

A number of offices support the division's role in the transportation system infrastructure.

Highway Operations and Maintenance

Maintenance

Two separate offices focus on maintenance planning, financial planning, expenditure control and operational policy direction.

The ongoing goal of the Maintenance Planning Office is to improve the efficiency of on-road maintenance efforts by linking them to the division's operational and strategic plans. An improved planning and review system helps match desirable levels of service with available resources.

Technological updating of the maintenance management system has continued to bring it in line with the Ministry's Information Technology Strategic Plan.

In the Maintenance Operations Office, the first phase of the Maintenance Quality Standards review is complete. New standards will be issued soon for winter operations control, surface and shoulders, pavement markings and road patrols.

The office also makes important environmental/social contributions. For instance, Ministry landscape architects provide input consisting of inventory, assessment and interpretation of vegetative and aesthetic factors for projects on the provincial highways capital construction program. Design advice was provided on 82 projects. Staff also completed 29 landscape plans for tree and shrub planting on newly constructed highway roadsides.

Traffic management and engineering

The Traffic Management and Engineering Office is comprised of five sections responsible for signing, electrical engineering, freeway traffic management, traffic engineering analysis and office administration.

The Traffic Signing Section has been involved in a number of major projects over the past year. One of their most important initiatives is designed to counteract the potentially hazardous situation which can result when high traffic volumes are combined with an increase in road construction and maintenance activities. This issue has been addressed in a recently completed film which promotes the use of the Traffic Control Manual for Roadway Work Operations. The film is being used in an awareness program for Ministry staff and outside contractors who carry out work on or adjacent to roadways.

The section has also continued to improve service to Ontario residents and visitors by expanding the use of bilingual signs on Provincial highways. A total of 4,600 kilometres of Ontario highways now have bilingual signs and another 2,100 kilometres have been identified for installation.

The Freeway Traffic Management Section has continued to operate or improve existing systems, while expanding the use of this technology to other areas. A variety of projects were undertaken this past year in Toronto, Mississauga, Burlington/Hamilton and Ottawa.

The Burlington system is entering its third year of operation with improvements in operational procedures and equipment reliability. Ongoing evaluations of the system's performance indicate that it has continued to significantly decrease accidents while increasing through volumes.

The growing knowledge and experience gained by the Ministry in Freeway Traffic Management Systems is continually shared with engineering consultants, contractors and suppliers in the Canadian private sector. Ontario expertise in this area is also being passed on to other jurisdictions, both in Canada and abroad.

High mast lighting installations, shown here at 401 and Bayview, are an important ongoing safety initiative.

The Traffic Development and Analysis Section accomplished a number of objectives last year. Technical work continued on: a joint federal/provincial project to develop an integrated traffic system; the regional traffic information system; distributed data processing and engineering work station implications at the corporate, division and office levels; and assisting municipalities in implementing new pedestrian crossover standards.

The section also participated in 22 municipal traffic operation studies, six of which were completed.

In the Electrical Engineering Section, work is proceeding on updating all signal control hardware specifications, together with the redesign of major components. The design of the Highway 401 Freeway Traffic Management Systems software was completed and put through acceptance testing. The software is now ready for field installation.

High mast lighting installations are continuing on the Ottawa Queensway and in the Toronto area on Highways 401 and 403 and at the Highway 400/7 interchange.

The electrical management system is running in the Burlington and Toronto districts. This tool for electrical maintenance also provides a historic inventory of traffic signal control equipment.

Equipment engineering

New mobile equipment was specified and purchased to replenish the Ministry's fleet and reduce the backlog of new equipment requirements. Capital funds of $12.7 million were used by the Equipment Engineering Office to buy cars, vans, trucks, graders, loaders, tractors, mowers, trailers and other equipment.

In addition, construction of three large road painting machines for zone striping has started. Plans are also in place for the design and construction of a mini-striper. A machine to wash the walls and ceiling of the road tunnels under the Welland Canal was successfully put into service.

A municipal fleet management information system pilot project was implemented in Toronto district garage early in 1989. The system provides on-line recording and tracking of garage operations. One particularly useful feature is the system's ability to track for the dispatcher the location of all equipment assigned to the district. It also produces hard copy listings of each piece of equipment by patrol and cost centre.

Records and Administration Section work focused on accounting and administrative support for budget and budget control, financial statements, verifying and authenticating invoice payments for new equipment and cost recoveries.

The Government Garage at Queen's Park continued its service to Queen's Park clients by providing them with drivers, vehicles, fuel, as well as maintenance services.

Transportation corridor management

During the year, the Transportation Corridor Management Office directed the development and implementation throughout Southwestern Region, of a pilot computerized process for issuing building permits.

With zoning bylaws almost doubling over the previous year, the Land Development Review Section dealt with 11,400 applications under the Planning Act, 1983. The Permit Administration and Compliance Section regularly consulted with and assisted the 18 district offices with permit applications and/or legal agreements.

Transportation Regulation

Work performed by truck inspection stations is a vital aspect of the Transportation Regulation Program.

The Transportation Regulation Program is responsible for the development and implementation of safety standards, the promotion of safety on the highways and the regulation and licensing of vehicles and drivers. It also oversees the Government's involvement with the trucking and intercity bus industries and administers the licensing of for-hire transport.

Developing innovative approaches to safety and regulatory matters, including the pursuit of opportunities for intergovernmental and interministerial cooperation, form a major component of the program's mandate.

Units within the Transportation Regulation Program include: Transportation Regulation Operations Division; Licensing and Control Branch; Compliance Branch; and Transportation Regulation Development Branch.

The program's work during the year resulted in a number of achievements. Staff participated in surveys to improve safety on the roads; developed policies to ensure the fitness of commercial vehicle operators; counselled drivers with significant demerit points; conducted detailed work in implementing the National Safety Code; and undertook research which will help prevent accidents.

The work of this program ensures that Ontario's transportation system is used safely, legally, and with regard to the well being of all users.

Licensing administration

The Licensing Administration Office focuses on the provision of assistance and information to the public and Government agencies concerning all aspects of driver and vehicle licensing.

An important service development and the major area of concentration during the year was implementation of the Single Application for Vehicle Registration system. This approach provides "one-stop shopping" for commercial vehicle registration across Canada.

In addition to the introduction of a new accident data system, a daily interface system was introduced for the provision of driver record information to insurance companies.

Driver improvement

Work of the Driver Improvement Office includes the improvement and monitoring of the performance of Ontario's drivers through the delivery of driver-focused programs.

A landmark intergovernmental initiative was the signing and implementation of a Non-Resident Violators Agreement with Quebec for the exchange of traffic convictions. This agreement is to be the model for similar agreements throughout Canada.

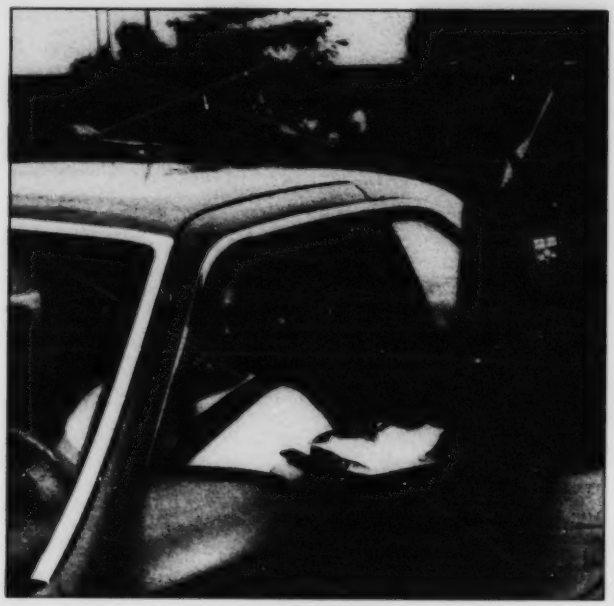
Important outreach activities of the office included presentations to the University of Toronto Medical School, St. Joseph's Hospital, Ottawa General Hospital and Chedoke Hospital in Hamilton. Liaison with the medical community continued through the Ontario Medical Association.

Operational policy

Technological improvements have enhanced the driver knowledge testing system. A more realistic representation of actual driving situations is provided through the use of computers and video laser disc technology. This development was part of the Operational Policy Office's overall mandate to provide policy development, program administration and training and development services to the Ministry's driver and vehicle programs.

In an interministerial cooperative effort, the phased implementation of the defaulted parking fines program was carried out in cooperation with the Ministry of the Attorney General. This system is used to collect outstanding parking fines through the denial of certain vehicle registration transactions.

A customer service improvement for commercial vehicle operators was introduced with the staggered vehicle registration renewal system. This concept gives the industry an opportunity to optimize its cash flow management by staggering registration renewal dates throughout the year.



An advanced driver examination system ensures the fitness of Ontario drivers.

Production operations (Kingston)

A number of procedural enhancements and refinements are the result of a detailed review of the driver licensing and issuing processes.

The Production Operations Office coordinates the Licensing and Control Branch's Kingston activities. It also provides direction to the Field Support, Support Services, Financial Control and Licensing Operations offices.

A key function of the Field Support Office is monitoring the performance of the Ministry's 370 licensing offices and driver examination centres through the provision of guidance and assistance for the driver, vehicle and carrier programs.

In addition, the office continued to provide expert representatives on various committees, task forces and projects to meet and enhance program objectives.

An important initiative of the Support Services Office was the formalization of an agreement with a company in Kingston which employs developmentally-disabled adults. The firm will provide document preparation services for the Ministry.

The office also provides data entry, stock and document management functions for the driver, vehicle and carrier programs. Among other accomplishments, a new accident report format was developed during the year.

The Licensing Operations Office implemented an automated refund system to accelerate the processing

of more than $9 million in refunds to the public. Staff also supported the Commercial Vehicle Operators Registration program through the input of convictions reported by the courts against carrier records.

The office provides driver and vehicle mail-in renewal and specialty services. It also administers the collision, conviction and refund components of the driver, vehicle and carrier systems.

During the 1988/89 fiscal year, Transportation Regulation Program revenues for driver and vehicle transactions exceeded $526 million. The Financial Control Office is responsible for the validation and consolidation of all such revenues.

In a major initiative undertaken during the year, the office coordinated a financial task force which conducted reviews of program revenue producing areas.

The use of advanced technology has improved the driver knowledge testing system.

Carrier licensing

In a key safety initiative, staff took over the administration and maintenance of the Certificate of Competency and the Commercial Vehicle Operator Registration program. These programs are designed to ensure that prospective truckers have the required knowledge to operate safely and responsibly on the highway. Another objective is to make sure that accurate records are available to assist in identifying operators who do not comply with laws concerning safety, licensing and other related matters.

The Truck Transportation Act, 1988, changes the requirements for entry into the market from an examination of the need for additional service to an examination of the fitness of the applicant.

With the passage of the new Motor Vehicle Transport Act, staff began administering the revised safety test to establish a safety rating and subsequent fitness determination on applicants for extra-provincial operating licences. Conversion of existing public commercial operating licences to new standardized terminology continues.

Carrier control

Staff in the Enforcement Liaison Section contributed to the provincial hours of work and commercial vehicle inspection standards as well as the operational processes required for enforcement. Among other duties, section staff also coordinate the development and implementation of the National Safety Code.

Special investigations staff, working with regional enforcement staff, executed 13 search warrants under the Criminal Code of Canada. These investigations resulted in 76 charges under the Motor Vehicle Transport Act against 11 unlicensed or improperly licensed carriers. Charges were also laid against 25 shippers for overloading.

Since the inception of a carrier profile system, almost 1,200 warning letters have been distributed to commercial vehicle operators and have resulted in a substantial degree of compliance. In addition, 270 interviews directed at improving carrier performance have been conducted throughout the Province.

Operational policy and standards

The Operational Policy and Standards Office assists in researching and developing new or amended legislation and regulations regarding motor carrier and vehicle inspection programs. The resulting operational policies and procedures are documented and distributed in the form of policy directives.

This reflects the office's function as the focal point for enforcement policies covering the carriage of goods and people over Ontario highways. Staff also provide technical expertise to assist in interpreting Ministry policies on regulatory issues.

Special emphasis throughout the year included the training of Ministry personnel and industry about the new Truck Transportation Act, the National Safety Code and dangerous goods transportation.

Transportation Regulation

Program planning and evaluation

Overall support and guidance to the Transportation Regulation Program is provided through planning and analysis related to the management of budget development and human resource issues.

Responsibilities of the Program Planning and Evaluation Office include program budget preparation; monitoring of program expenditures and revenue collections; and forecasting and responding to program monetary issues.

Transportation regulation systems

During the year a number of activities were developed which involved the Systems Improvement Office, Regulation Systems Office and Network Support Office. The Inter-Provincial Record Exchange (IPRE) network, for example, provides on-line inquiry access to both driver and vehicle information across Canada.

Enhancements to the driver and vehicle network allow for direct interfaces and links to other Ministry systems, the inter-provincial network, law enforcement agencies and the insurance industry. Identification and control of violations have now been simplified, resulting in improved highway safety. This network now operates in more than 400 locations throughout the Province.

A more effective system of monitoring and controlling carrier licence provisions was developed as a result of major legislative changes to the commercial motor carrier licensing operation.

Other initiatives included the implementation of the air brake endorsement project and provision of systems support for the Single Application for Vehicle Registration (SAVR) project, which will result in "one-window service" for Commercial Motor Carrier registration across North America.

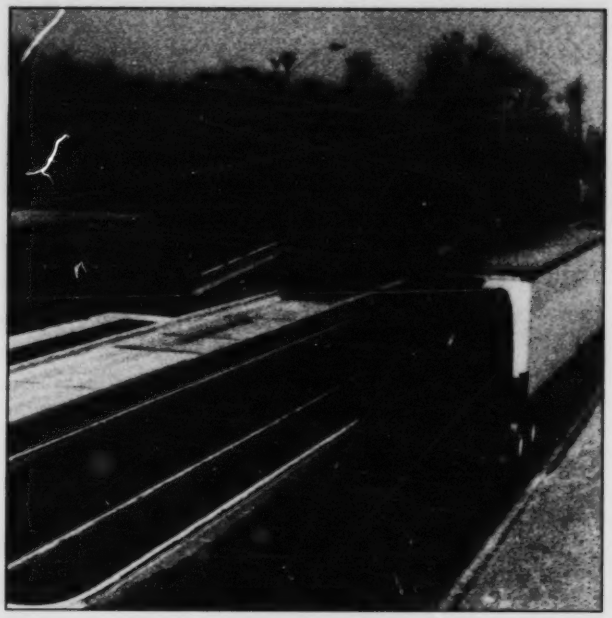
Safety coordination and development

Road users were the target group of a number of policy development, research, promotional and educational efforts. The use of safer vehicle equipment was also encouraged.

In response to increasing public concern, legislation introduced by the Ministry dealt with various issues in bicycle safety. It emphasizes that the same rules of the road apply to cyclists as to other vehicle operators.

Major policy reviews were undertaken in the areas of graduated licensing for new drivers, retesting of older drivers and taxi licensing. Work also involved the Ontario Automobile Insurance Board's examination of rate setting by the insurance industry.

Staff continued evaluation of the effectiveness of the group interview program for drivers with nine demerit points. A counsellor training manual and video was completed.



The truck inspection system includes the checking of documents as well as vehicle mechanical fitness.

A research grant program sponsored by the Coordinator of Highway Safety was launched. Areas receiving funding include: the effects of bicycle safety education; ways to improve road surveys; personality and other characteristics of young people using and not using seat belts; and traffic conditions which result in accidents.

To gain information on the effectiveness of licence suspensions, a research project interviewed drivers who had been suspended.

Motor Carrier Policy Office: Truck transportation

Truck Section staff focused on trucking regulatory reform. A number of legislative initiatives became effective in January of 1988, including Bill 88, the Truck Transportation Act and two complementary bills: the Highway Traffic Amendment Act and the Ontario Highway Transport Board Amendment Act.

Because Ontario is strongly committed to the National Safety Code, this initiative received considerable input from staff. Major standards were implemented to regulate the number of hours that drivers may operate their vehicles and to require that drivers of trucks and buses inspect their vehicles on a daily basis.

Determining the effects of regulatory reform is another vital project. Development started on a strategic monitoring system which will incorporate

data from several different sources, including Statistics Canada surveys, Ministry commercial vehicle surveys, carrier data and accident records.

Motor Carrier Policy Office: Bus transportation

Important priority areas for the Bus Transportation Section are efficient intercity operations, enhanced mobility of disabled and elderly persons, and implementation of certain aspects of the National Safety Code.

The section provided liaison with the intercity bus industry with the aim of developing an overall provincial position on transportation for disabled and elderly persons. Staff also participated in the development of a federally-sponsored demonstration of an accessible highway coach service along the Kitchener-Hamilton-Niagara Falls route.

The section also developed a strategy for clarifying the relationship between intercity bus operators and municipal transit systems. Staff considered industry proposals for statutory and regulatory amendments, including a proposal to ban all smoking aboard buses and a recommendation for standardized wording of all new Public Vehicle licences.

Work started on a joint Ministry-Ontario Motor Coach Association study to generate an intercity bus information base. This will be used as a basis of policy development.

Staff assisted in the development of various components of the National Safety Code for Commercial Motor Carriers and, in particular, their application to the intercity and school bus industries.

Ministry Expenditure by Highway – 1988/1989

KING'S HIGHWAY

Number	Location	Construction	Maintenance
2	Lancaster-Windsor	5,342,541	5,688,708
2A	Hwy.401-Hwy.2 Scarborough	3,125	231,701
3	Fort Erie-Windsor	2,480,327	3,290,312
4	Port Stanley-Hwy.24	167,846	1,849,701
5	Toronto-Paris	188,237	1,459,644
6	Hwy.24-Baldwin Twp.-Hwy.17	1,634,454	3,974,650
7	Hwy.417 & Hwy.17 IC - 40 IC (Sarnia)	15,307,221	7,232,176
7A	Hwy.7 Scotts Corner - Hwy.7/12 Manchester	1,358,584	631,301
7B	Peterborough-Fowler's Corners		272,906
8	Grimsby-Goderich	713,357	1,016,160
9	Hwy.11-Hwy.21	61,121	1,981,894
10	Mississauga-Owen Sound	1,210,931	1,338,712
11	Toronto-Rainy River	21,499,063	15,670,619
11B	North Bay Bypass	114,599	107,726
12	Whitby-Hwy.93	88,511	1,650,888
14	Hwy.62-Marmora		252,849
15	Barriefield-Old Hwy.17	2,860,249	1,102,021
16	Johnstown-Ottawa	990,623	603,156
17	Hwy.417-Manitoba Boundary	26,674,017	13,753,860
17B	At North Bay	1,411	6,490
18	Leamington-Windsor	870,669	495,847
19	Port Burwell-Tralee	204,822	1,319,941
20	Niagara Falls-Hamilton	999,262	531,774
21	Hwy.3(Morpeth)-Owen Sound	5,298,181	1,884,434
22	London-Hwy.7 & 79	11,313	299,058
23	Hwy.7-Hwy.9 Teviotdale		744,929
24	Hwy.59-Collingwood	444,838	1,501,163
24A	Paris-Waterloo Cty.Bdy.		80,823
25	Oakville-Hwy.89	1,433,761	938,692
26	Barrie-Owen Sound	1,259	993,527
27	Hwy.401-Hwy.93	1,016,476	1,673,958
28	Port Hope-Hwy.41	3,335,489	1,375,479
29	Brockville-Smiths Falls	181,164	362,276
30	Brighton-Havelock	18,322	308,613
31	Morrisburg-Ottawa		536,995
32	Gananoque-Hwy.15		130,760
33	Kingston-Stirling	67,091	983,963
34	Hwy.2(Lancaster)-Hawkesbury	104,498	530,404
35	Hwy.401(Newcastle)-Hwy.60	879,727	1,313,258
35A	Fenelon Falls-Hwy.35		20,525
36	Lindsay-Burleigh Falls		484,778
37	Belleville-Hwy.7		327,078
38	Hwy.2-Hwy.7	1,707,094	536,778
40	Blenheim-Sarnia	755,892	556,748
41	Napanee-Pembroke	75,611	1,367,967
42	Hwy.29-Westport	833,613	379,523
43	Alexandria-Perth	968	1,085,412
44	Hwy.17-Hwy.15(Almonte)		108,696
45	Cobourg-Norwood	389	353,891
46	Hwy.7-Hwy.48		164,203
47	Whitchurch/Stouffville-Hwys.7/12	3,361	532,130
48	Toronto-Hwy.35	1,192,184	1,390,731
49	Picton-Hwy.401		169,640
50	Toronto-Hwy.89	423,999	702,073
51	Rondeau Prov.Park-Jct.Hwy.3		130,961
52	Jct.Hwy.2/53-Wellington Bdry.		113,176
53	Elfrida-Eastwood	54,571	398,804
54	Cayuga-Cainsville	1,858,287	396,539
55	Niagara-on-the-Lk.-Mary St. - Niagara Rd.81(Homer)	100	202,480
56	Jct.Hwy.3-Elfrida (Hwy.53 & 20)		174,965
58	Port Colborne-St.Catharines		253,022
58A	Port Colborne (Hwy.58)-Hwy.140		61,471
59	Long Point-Shakespeare (Hwy.7 & 8)	70,924	794,364
60	Hwy.17(Renfrew)-Huntsville	87,968	1,680,598
61	International Bdry.-Thunder Bay	4,099	418,012
62	Hwy 33-Bloomfield -Hwy 17-148-Pembroke	1,164,028	1,741,438
63	North Bay-Quebec Border	224,529	332,315
64	Hwy.69-Hwy.11	2,695,138	923,017
65	Quebec Border-Hwy.66	2,202,016	706,697
66	Quebec Border-Sec.Hwy.566	1,771,256	583,789
67	Iroquois Falls-Timmins		180,760
69	Hwy.12-(Sudbury Bypass)	7,928,109	2,136,280
69B	Parry Sound Bypass 69B	1,831,176	31,769
70	Hwy.6/21-Hepworth 70		126,500
71	Fort Frances-Hwy.11/71	128,180	732,663
72	Hwy.17(Dinorwic) -Sioux Lookout 72		427,151
73	Port Bruce-Middlesex Rds. 29 & 48 73	2,067,950	246,145
74	Hwy.3(New Sarum Bypass)-Nilestown		145,150
76	Hwy.3(Eagle)-Hwy.2		25,610
77	Leamington-Hwy.401		124,782
78	Hwy.21(Dresden)-Wallaceburg		181,388
79	Hwy.2-Hwy.21	1,939,585	284,166
80	Hwy.2-Courtright	243,431	288,380
81	Hwy.2-Grand Bend	32,519	175,216
83	Hwy.23(Russelldale)-Hwy.21		300,795
84	Hensall-St.Joseph		126,303
86	Kitchener-Amberly	553,596	893,890
87	Harriston-Hwy.86(Bluevale)		245,645
88	Bradford-Hwy.27(Bond Head)	119,064	78,041
89	Hwy.11-Hwy.23	108,339	945,643
90	Barrie-Angus		194,138
91	Stayner-Duntroon		57,659
92	Elmvale-Wasaga Beach		98,209
93	Hwy.11-Penetanguishene		550,853
94	Callander Bypass-Hwy.17	14,236	55,096
95	Alexandria Point-Wolfe Island		81,858
96	Port Metcalfe-W.end of Wolfe Is.	208,731	236,006
99	Ancaster-Hwys.24 & 5		43,257
100	Jct.Hwy.401 to Thames R.Br.		26,573
101	Quebec Border-Hwy.17	3,740,782	2,639,005
102	Thunder Bay-Sistonens Corners	945,476	272,608
105	Hwy.17-Sec.Hwy.618	1,260,401	798,886
106	Hwy.28 (Dale)-Hwy.2 (Welcome)	12,678	29,126
108	Hwy.17-Sec.Hwy.639(Quirke Lake)		454,094
112	Hwy.11-Hwy.66 (Kirkland Lake)		188,833

Ministry Expenditure by Highway – 1988/1989

Number	Location	Construction	Maintenance
115	Newcastle-Peterborough	2,373,725	764,643
117	Jct. Hwy.11-Jct.35		283,754
118	Hwy.121-Hwy.169	1,754,515	710,811
121	Hwy.28-Hwy.35 (Powles Cors.)	32,907	839,199
124	Hwy.69-Hwy.11	2,491	492,960
125	Hwy.105-Cochenour Dock		84,464
126	Middlesex Rd.37-Middlesex Rd.23	3,818	78,436
127	Maynooth-Hwy.60		221,151
129	Thessalon-Chapleau	2,714,893	1,360,866
130	Hwy.11/17 - Hwy.61	33,811	47,193
131	Simcoe Cty. Rd.31-Hwy.27 to Hwy.90	29,957	72,308
132	Renfrew-Hwy.41	42,818	163,774
133	Hwy.33 (Millhaven)-Hwy.401		72,686
134	Jct.Hwy.7-Jct.Hwy.28		127,697
135	Middlesex Road 37-Hwy.2/4	90,229	51,763
136	Hwy.24-Orangeville		197,118
137	Hwy.401-Canada/US Border		66,010
138	Hwy.417-Cornwall		258,152
140	Hwy.3 (Port Colborne)-Welland	615	76,269
141	Hwy.69-Jct.Hwy.11	250	320,394
144	Hwy 17-Hwy.101	19,621	1,835,304
148	Quebec Bdry. to Hwy.17/62	40,243	101,902
169	Hwy.12 to Hwy.69(to Footes Bay)		617,010
400	Toronto-Hwy.12 & Hwy.69	6,012,056	3,556,777
401	(MCF) Quebec Border-Windsor	46,054,982	20,487,869
402	Hwy.401 - Sarnia	437,190	1,316,441
403	Hwy.401/410-Hwy.53 IC	6,397,402	3,940,251
404	Hwy.401 & Don Valley Pkwy-York Rd.15	8,545,669	914,259
405	QEW-International Br. (Queenston)	534,933	206,475
406	Welland-QEW	2,353,830	337,570
409	Hwy.401-Airport Road		367,264
410	Hwy.401 & 403 - Brampton	20,653,058	317,081
416	Jct.Hwy.2-Johnstown to Ottawa(Proposed)	930,859	
417	Quebec Boundary-Hwy.7 & W.Jct.Hwy.17	15,579,312	3,168,774
420	Niagara Rd.106-Rainbow Bridge (Niagara Falls)	6,235	192,256
427	Etobicoke-Coules Ct.-Indian Line	2,382,575	1,473,721
	QEW Toronto-Fort Erie	25,853,695	6,804,579
	Kitchener/Waterloo Expressway	200,788	403,863
	E.C. Row Expressway	6,667,238	419,511
	Brantford Expressway	186,497	4,885
Total King's Highways		281,759,581	161,391,107

Ministry Expenditure by Highway – 1988/1989

SECONDARY HIGHWAYS

Number	Location	Construction	Maintenance
502	Hwy.11-Sec.Hwy.594	500	711,106
503	Tory Hill-Kirkfield	1,352,571	774,398
504	Sec.Hwy.620-Hwy.28	767,470	148,120
505	Hwy.48-Uphill(Sec.Hwy.503)		145,766
506	Plevna-Hwy.41		197,013
507	Hwy.28-Sec.Hwy.503 (Gooderham)	1,264,864	374,345
508	Calabogie(Sec.Hwy.511)-Hwy.17		162,055
509	Hwy.7-Plevna (Sec.Hwy.506)	299,723	333,456
510	Magnetawan-Hwy.124		18,033
511	Hwy.7-Sec.Hwy.508	10,500	468,875
512	Eganville(Hwy.41)-Hwys.60/62		252,624
513	Hwy.132-Admaston Twp.Bdry.	97,225	113,751
514	Hwy.28-Sec.Hwy.515	10,508	108,717
515	Sec.Hwy.512-Hwy.62	1,362,435	260,172
516	Sec.Hwy.599-Sec.Hwy.642		309,785
517	Hwy.62-Fort Stewart Rd. Carlow Twp.	459,036	87,920
518	Sand Lake-Hwy.69	1,809,085	635,817
519	Hwy.17 to Green Lake Rd. Dunphy Twp.	545,997	202,142
520	Hwy.11-Ardbeg	4,398	370,096
522	Hwy.11-Hwy.69		644,726
523	Nipissing Dist.Bdry.-Hwy.60		116,572
524	Sec.Hwy.522-Sec.Hwy.534		103,515
525	Sec.Hwy.596-White Dog I.R.		203,770
526	Hwy.69-Britt		47,376
527	Hwy.11/17-Armstrong	4,055,262	1,539,391
528	Wolseley Bay-Hwy.64		79,217
528A	Pine Cove-Sec.Hwy.528		30,976
529	S.Jct.Hwy.69-N.Jct.Hwy.69		201,839
529A	Sec.Hwy.529-Bayfield Lodge		27,814
531	Bonfield-Hwy.17		22,506
532	Sec.Hwy.556-Christina Mine Road		20,293
533	Mattawa-Hwy.63		380,957
534	Powassan-Patterson Lake Rd.	500	272,543
535	Hwy.64-Riviere Veuve	1,566,675	307,565
537	Hwy.69-Hwy.17(Nickel Centre)	50,899	194,235
538	E.Jct.Hwy.17-W.Jct.Hwy.17	200	61,398
539	Hwy.64(Field)-Hwy.17(Warren)	1,847,330	282,849
539A	Sec.Hwy.539-Tert.Road 805		43,823
540	Little Current-Meldrum Bay	1,431,358	1,010,204
540A	Sec.Hwy.540-Barrie Island Rd.L5-6		118,986
540B	E.Jct.Sec.Hwy.540/542-W.Jct.Sec. Hwy.540	596,067	93,487
542	Hwy.6-Sec.Hwy.540/540B(to Gore Bay)	594,771	642,919
542A	Hwy.542-Tehkummah Twp.Rd. L10-11	2,200	13,907
546	Hwy.17-Mount Lake	13,944	598,457
547	Hwy.101-Hawk Jct.		42,867
548	Hwy.17-Sec.Hwy.548(From N.)	358,591	477,205
550	Sault Ste.Marie-Gros Cap		81,802
551	Province Bay-Sec.Hwy.540		309,584
552	Sec.Hwy.556-Fenwick Twp.- End of Hwy.	79,764	139,382
553	Massey-Tert.Rd.810		327,642
554	Sec.Hwy.546-Hwy.129		107,630
555	Magog Lake Landing-Hwy.557		73,319
556	Hwy.17-Hwy.129	1,120,689	711,583
557	Blind River-Matinenda Lake	37,020	137,251
558	Haileybury-Montreal River Br.		156,921
559	Hwy.69-Kilbear Prov.Park	175,043	126,093
560	Hwy.11-Hwy.144	1,466,609	1,198,850
560A	Sec.Hwy.560-(Westree)		44,884
561	Bruce Mines-Sec.Hwy.638	1,500	135,579
562	Hwy.11-Hwy.65		83,056
563	Hwy.17-Batchawana Bay-Gov't Dock		69,425
564	Hwy.112-Pacaud Twp.C6-Assumed Hwy. End		44,062
565	Sec.Hwy.550-Sault Ste.Marie(Airpt. Entr.)		11,368
566	Matachewan-Ashley Mine		150,735
567	Haileybury-Lower Notch Dam(End of Hwy.)	287,223	197,982
568	Hwy.11-Kenogami	471	14,088
569	S.Jct.Hwy.11-N.Jct.Hwy.11		163,135
570	Hwy.11-Maisonville Twp.	471	24,628
571	Sec.Hwy.562-Hwy.11(Earlton Bypass)		33,419
572	Hwy.11-Hwy.101		132,540
573	Charlton-Hwy.11	55,076	298,071
574	Sec.Hwy.652-Norembega		76,243
575	Jct.Hwy.17-Jct.Hwy.64	249	137,321
576	Hwy.101-Kam-Kotia Mine Ent. (End of Hwy.)		137,520
577	Hwy.101-Iroquois Falls(Hwy.67)	11,065	120,467
578	Iroquois Falls-Hwy.11(Nellie Lake)		40,531
579	Sec.Hwy.652-Gardiner		169,690
580	Hwy.11-Poplar Lodge Park Ent. Eva Twp.		40,985
581	Hwy.11-Remi Lake Prov.Park		49,898
582	N.Jct.Hwys.11/17-S.Jct.Hwy.11/17		20,865
583	Mead-Lac Ste. Therese	717,886	235,106
584	Hardrock Mine-Nakina-End of Hwy.		222,908
585	Hwy.11/17-Pine Portage-End of Hwy.Sign		125,355
586	Hwy.11-End of Hwy.Sign		17,139
587	Hwy.11/17-Hwy.Ends (Sign)	256,218	206,772
588	Hwy.11/17-Hwy.Ends Sign	135,203	163,246
589	Hwy.102-End of Hwy.(Sign)	100	105,376
590	Hwy.11/17-Sec.Hwy.588		79,097
591	Sec.Hwy.589-Ware Twp. (End of Hwy.)		26,906
592	Hwy.11(Novar)-N.Jct.Hwy.11	6,462	98,424
593	Hwy.61-Sec.Hwy.588	354,100	69,078
594	Dryden-W.Jct Hwy.17	182,976	170,186
595	Sec.Hwy.597-Sec.Hwy.590	103,217	222,117
596	Hwy.17(Keewatin)-Mtc.Hwy. Ends Sign	178,187	260,204
597	Cloud Lake Rd.-Sec.Hwy.608	41,384	57,200
598	Sec.Hwy.604-Sec.Hwy.666		37,797
599	Hwy.17-Central Patricia	3,694,982	1,115,622

Ministry Expenditure by Highway – 1988/1989

Number	Location	Construction	Maintenance
600	Jct.Hwy.71-Hwy.11	92,599	512,763
601	Dryden-E.Jct.Hwy.17		245,087
602	Fort Frances-Emo		287,809
603	Hwy.17-Dyment		28,102
604	Hwy.17-Kenora Airport		47,955
605	Hwy.17-Rugby Lake (End of Hwy.)	89,686	84,609
607	Hwy.69-Hwy.64		59,837
607A	Bigwood-Schell's Camp		15,408
608	Hwy.61-Sec.Hwy.595	245,064	344,875
609	Hwy.105-Clay Lake(End of Hwy.)		101,175
610	Hwy.67-Hwy.101		96,779
611	Sec.Hwy.602-Lake Wasaw Rd. (End of Hwy.)		96,213
612	Muskoka Reg.-Hwy.69		27,049
613	Sec.Hwy.602-Lake Despair (End of Hwy.)	1,537	457,786
614	Hwy.17-MTO Patrol Yard (End of Hwy.)	1,924,787	324,423
615	Hwy.71-Clearwater Lake		97,195
617	Hwy.11(Stratton)-Sec.Hwy.600		110,121
618	Red Lake-Olsen Mine Rd.		67,711
619	Hwy.11(Pinewood)-Sec.Hwy.621		243,943
620	Hwy.62-Hwy.28	340	234,280
620A	Sec.Hwy.504-Sec.Hwy.620		2,891
621	Hwy.11-end of Hwy.	388,451	331,014
622	Hwy.11B(Atikokan)-Bending Lake Rd.	1,129,505	91,057
623	Hwy.11-Bush Rd.		16,394
624	Hwy.11-Hwy.66		238,306
625	Caramat-Hwy.11		163,950
626	Hwy.17-Marathon	10,592	22,735
627	Hwy.17-NW Lts. Pukaskwa National Park	16,284	70,627
628	Red Rock-Hwy.11/17		26,827
629	Timmins-Timmins Airport		53,962
630	Kiosk-Hwy.17	222,663	185,374
631	Hwy.17-Hwy.11	4,514,835	1,049,188
632	Muskoka Reg.-Hwy.141	183,946	70,136
633	Hwy.11-End of Hwy.		19,375
634	Smooth Rock Falls-Abitibi Canyon Dam	1,000	374,959
635	Hwy.17-Des Joachims Br. (S.End)	108,786	15,408
636	Hwy.11-Clute Twp.Rd.C4-5 (End of Hwy.)		23,643
637	Hwy.69-Killarney	745,024	667,302
638	Bailey Br.-Hwy.17	418,688	237,570
639	Hwy.108-Sec.Hwy.546		133,481
640	Sec.Hwy.571-Earlton Airport Entrance		16,732
641	Hwy.17-Sec.Hwy.596		67,697
642	Sec.Hwy.599-Wellington St.-Hwy.72	79,211	353,207
643	Sec.Hwy.584-Cavell Rd.		63,341
644	Hwy.69(Pte.Au Baril)-Pointe Au Baril-School(End of Hwy.)		5,807
645	Sec.Hwy.529-Byng Inlet		23,226
647	Hwy.17-Blue Lake Prov.Park-Store		42,041
648	Dyno Mines Ent.-West Jct. Hwy.121 (End of Loop)	129,611	211,410
649	Bobcaygeon-Hwy.121		113,622
650	Dane-Hwy.112-Adams Mine-ONR Crossing	180	44,510
651	Hwy.101-Missanabie-CPR Crossing		342,082
652	Cochrane-Kattawagami R.Br.		839,575
653	Chenaux-Hwy.17		61,141
654	Sec.Hwy.534-Hwy.11	554,539	138,047
655	Timmins-Hwy.11		382,224
656	Sec.Hwy.533-Holden Generating Sta.Ent.		24,911
657	Hwy.105-Goldpines		30,964
658	Kenora-Redditt(C.N.R.Sta.)	19,920	133,079
659	Sec.Hwy.604-Sec.Hwy.658	7,300	110,993
661	Hwy.144-Gogama		43,032
463	Hwy.11-Calstock-C.N.R.Crossing		25,174
664	Hwy.72-End of Hwy.		101,462
665	Hwy.17-Richan-C.N.R. Sta.		95,884
667	Hwy.129-Sultan		226,011
668	Hwy.11-Green Water Prov.Pk.Ent.		67,101
Total Secondary Highways		38,292,552	32,873,262

Ministry Expenditure by Highway – 1988/1989

TERTIARY HIGHWAYS

Number	Location	Construction	Maintenance
801	Hwy.11-Namewaminikan Road Bridge	20,449	51,196
802	Kashabowie-End of Hwy. Burchell Lk. Rd.		49,289
803	Timmins-Hwy.101-Forks (End of Hwy.)		20,696
804	Hwy.105(Lower Manitou Falls Dam)		16,707
805	Sec.Hwy.539A (River Valley) -Pond Lake (End of Hwy.)	1,118,558	108,965
807	Sec.Hwy.622-End of Const.	6,313,648	
810	Sec.Hwy.553-Richie Falls		280,313
811	Sec.Hwy.527-Weaver R.Br. (Temp.Br.)		222,872
Total Tertiary Highways		7,452,655	750,038

ACCESS, INDUSTRIAL & ARTERIAL

Location	Construction	Maintenance
Water and Bank Streets		8,831
Old Sec. Hwy.503 at Irondale		34,502
Old Hwy.11		41,739
Old Hwy.11 at Hanna Lake		46,926
Old Hwy.68 S. of Espanola		84,160
Old Hwy.69 S. of Sudbury	38,270	135,472
Old Sec. Hwy.544 at Windy Lake		189,453
Old Hwy.17 Heyden		23,815
Old Hwy.17 at Rossport		14,159
Jct. Hwy.11 to Rainy Lake		4,507
Jct. Hwy.96 to Dawson Point		17,009
Old Hwy.17 (MacNicol Twp.)		5,901
Old Hwy.17 (Kirkland Twp.)		19,013
Old Hwy.11 at Sunshine		8,942
Old Hwy.11-Shabaqua Loop		6,707
Old Hwy.17-Raith Loop		2,981
Young St. in Foleyet		2,565
Nairn Centre to Sec. Hwy. 658		72,547
Hwy. 129 at Aubrey Falls		11,368
Hwys.24/53 to Hwy.2-Paris		51,226
Old Hwy.71 at Nestor Falls		1,393
Old Hwy.105-N. of Hwy.17		18,111
Old Sec. Hwy.567		9,901
Bloomfield Rd. Jct. Hwy.401		14,253
Old Hwy.17 Boys Twp.		1,803
Old Sec. Hwy.551		18,567
Old Sec. Hwy.584A		12,668
Old Hwy.144 at Benny		14,280
Old Hwy.11-Twp. Of Grenfell		13,360
Old Hwy.560-Chester Twp.		21,591
Old Hwy.112-Otto Twp.		5,606
Sudbury Bypass(S.W. Sec.)	15,851	93,568
Old Sec. Hwy.592-Novar		6,401
Old Hwy.11 to Burk's Falls		6,401
E.C.Row Expwy.(Windsor)	171,858	
Part of Hwy.622-Atikokan	340,456	10,122
Old Hwy.3-Thru. St. Thomas	6,588	
Old Hwy.581-Remi Lake Rd.		4,008
Old Hwy.559 N. of Dillon Rd.		120,931
Jct. Hanlon Rd.-Jct.Hwy. 24-Waterloo Ave.		7,637
New Arterial Rte. Burl. Skyway		102,451
Old Hwy.6 (Caledonia Bypass)		29,597
New Hwy.17, Kenora Bypass	163,788	100,391
Thunder Bay to Kakabeka	339	4,474
Northwestern Industrial Rd. - Iroquois		27,819
Moosonee Road S'ly.		28,627
Total Access, Industrial & Arterial	737,150	1,455,783

OTHER CATEGORIES

Location	Construction	Maintenance
Ferry Services		4,046,508
Radio Towers		
Sidewalks	267,474	
Storm Sewers		
Lands & Buildings	2,329,604	2,477,256
Inspection Stations	2,595,263	461,698
Total Other Categories	5,192,341	6,985,462
Recoverables and Operational Support (sundry unallocated Dist. Office Admin., Engineering Buildings, Inventory Charges etc.)	(56,432,531)	47,043,989
Total Overhead	(56,432,531)	47,043,989
Total Highways	**277,001,748**	**250,499,641**

UNINCORPORATED TOWNSHIPS

Location	Construction	Maintenance
Unincorporated Townships	3,084,000	5,772,100
Less Recoveries	(348,000)	
Total Unincorporated Townships	2,736,000	5,772,100

OTHER MUNICIPAL

Location	Construction	Maintenance
Development Roads	6,620,400	
Connecting Links	25,803,000	2,930,600
Less Recoveries	(1,344,300)	
Total Other Municipal	31,079,100	2,930,600
Total Municipal	**33,815,100**	**8,702,700**

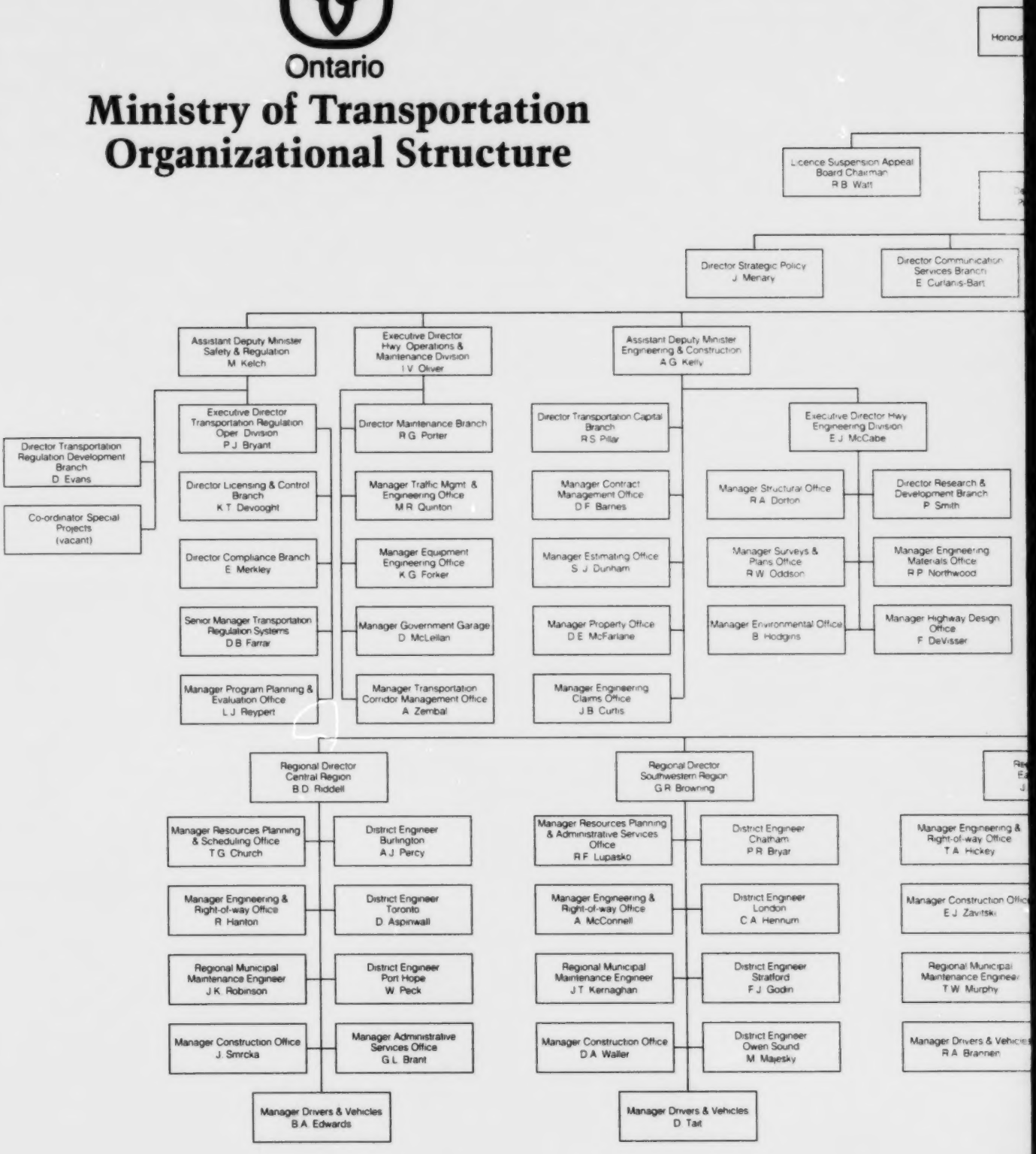
AIRPORTS

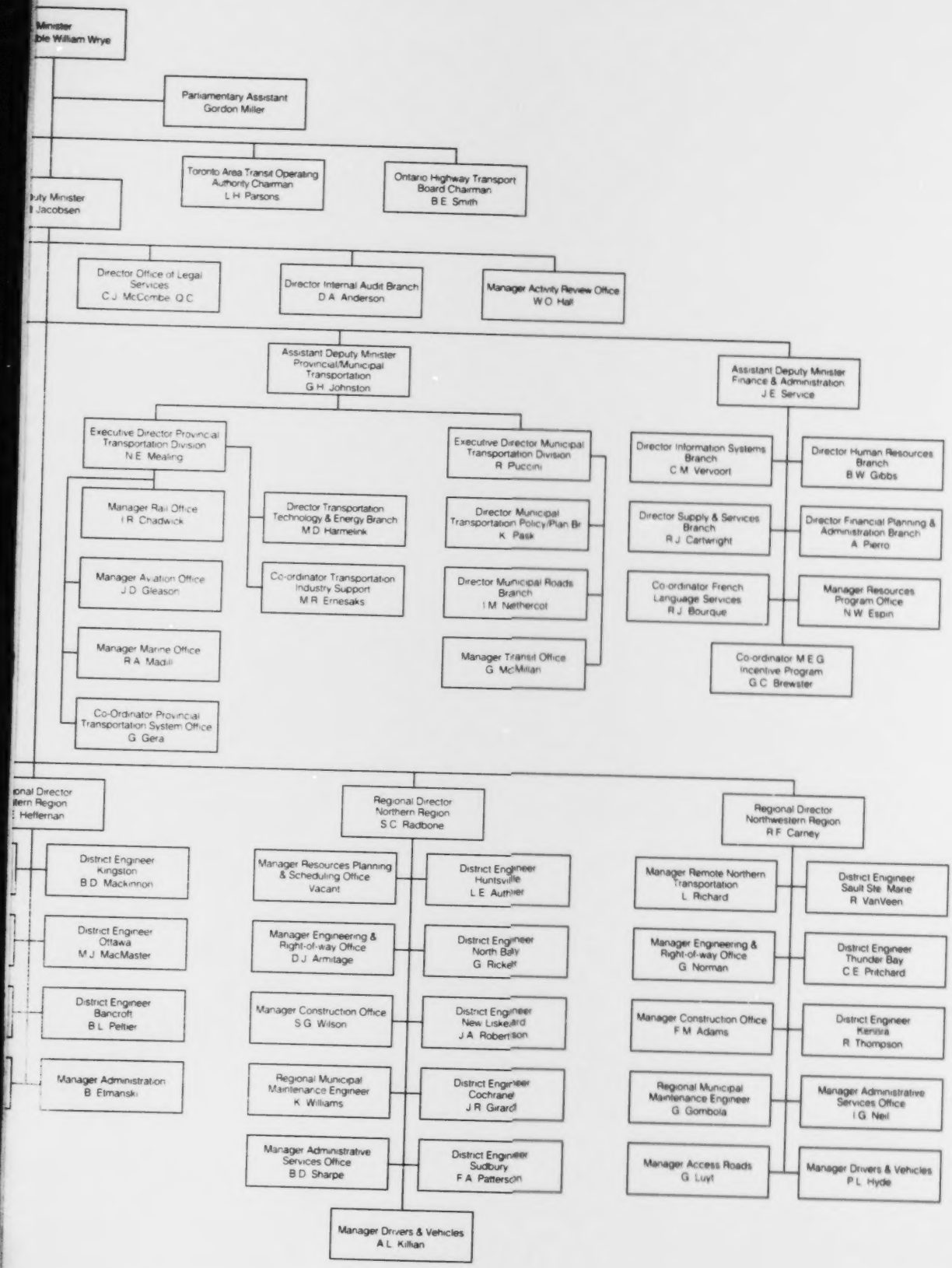
Location	Construction	Maintenance
Airports	8,465,300	4,550,400
Less Recoveries	(3,603,300)	(556,600)
Total Airports	4,862,100	3,993,800

	Construction	Maintenance
Total Expenditure	**315,678,948**	**263,196,141**

Ontario

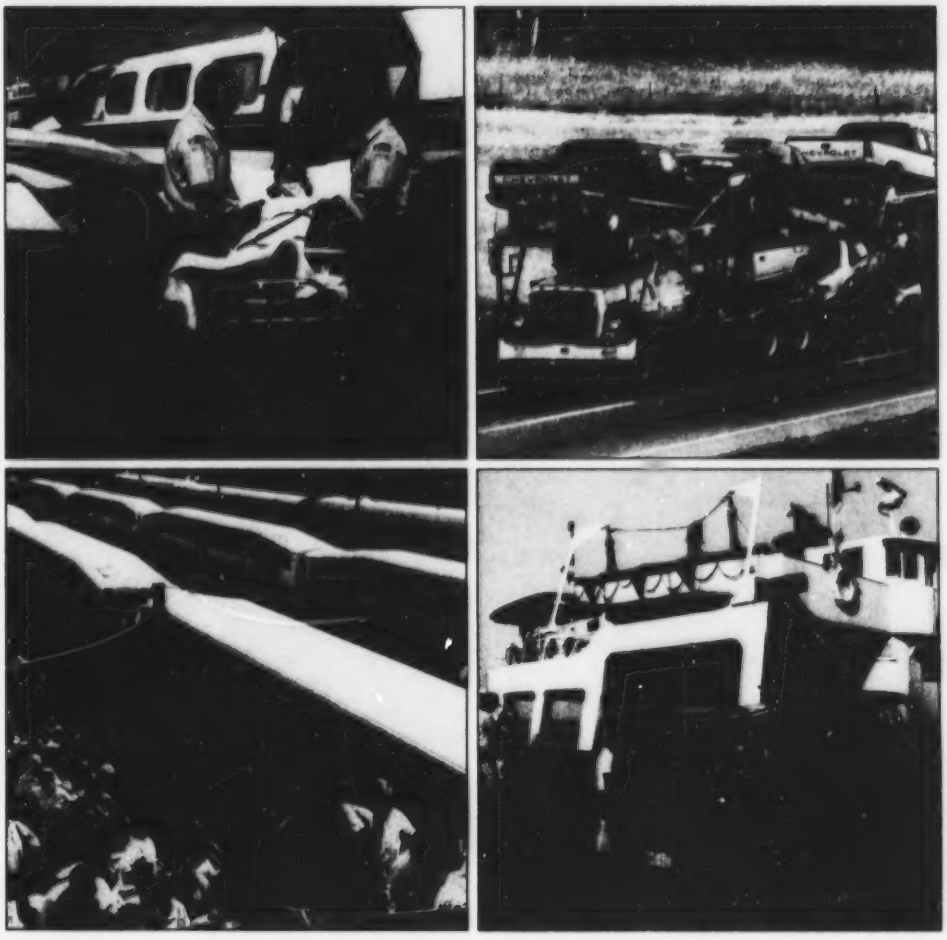
Ministry of Transportation
Organizational Structure




Minister
ble William Wrye
Parliamentary Assistant
Gordon Miller
Toronto Area Transit Operating Authority Chairman
L H Parsons
Ontario Highway Transport Board Chairman
B E Smith
puty Minister
Jacobsen
Director Office of Legal Services
C J McCombe Q C
Director Internal Audit Branch
D A Anderson
Manager Activity Review Office
W O Hall
Assistant Deputy Minister Provincial/Municipal Transportation
G H Johnston
Assistant Deputy Minister Finance & Administration
J E Service
Executive Director Provincial Transportation Division
N E Mealing
Executive Director Municipal Transportation Division
R Puccini
Director Information Systems Branch
C M Vervoort
Director Human Resources Branch
B W Gibbs
Manager Rail Office
I R Chadwick
Director Transportation Technology & Energy Branch
M D Harmelink
Director Municipal Transportation Policy/Plan Br
K Pask
Director Supply & Services Branch
R J Cartwright
Director Financial Planning & Administration Branch
A Pierro
Manager Aviation Office
J D Gleason
Co-ordinator Transportation Industry Support
M R Ernesaks
Director Municipal Roads Branch
I M Nethercot
Co-ordinator French Language Services
R J Bourque
Manager Resources Program Office
N W Espin
Manager Marine Office
R A Madill
Manager Transit Office
G McMillan
Co-ordinator M E G Incentive Program
G C Brewster
Co-Ordinator Provincial Transportation System Office
G Gera
onal Director
ern Region
Heffernan
Regional Director Northern Region
S C Radbone
Regional Director Northwestern Region
R F Carney
District Engineer Kingston
B D Mackinnon
Manager Resources Planning & Scheduling Office
Vacant
District Engineer Huntsville
L E Authier
Manager Remote Northern Transportation
L Richard
District Engineer Sault Ste. Marie
R VanVeen
District Engineer Ottawa
M J MacMaster
Manager Engineering & Right-of-way Office
D J Armitage
District Engineer North Bay
G Rickett
Manager Engineering & Right-of-way Office
G Norman
District Engineer Thunder Bay
C E Pritchard
District Engineer Bancroft
B L Peltier
Manager Construction Office
S G Wilson
District Engineer New Liskeard
J A Robertson
Manager Construction Office
F M Adams
District Engineer Kenora
R Thompson
Manager Administration
B Etmanski
Regional Municipal Maintenance Engineer
K Williams
District Engineer Cochrane
J R Girard
Regional Municipal Maintenance Engineer
G Gombola
Manager Administrative Services Office
I G Neil
Manager Administrative Services Office
B D Sharpe
District Engineer Sudbury
F A Patterson
Manager Access Roads
G Luyt
Manager Drivers & Vehicles
P L Hyde
Manager Drivers & Vehicles
A L Kilhan

Ontario

Ministère des Transports



Rapport annuel

1988-1989

Des exemplaires peuvent être obtenus
au coût de 2,50$ par copie
Publications Ontario
880, rue Bay
Toronto (Ontario)
M7A 1N8
Téléphone (416) 326-5300 ou
numéro sans frais 1-800-668-9938.
Faire le chèque ou mandat à l'ordre du trésorier de l'Ontario
ISSN 0703-6140

This publication is also available in English.

Table des matières

Message du ministre	2
Message de la sous-ministre	3
Transports municipaux	4 - 7
Transports provinciaux	8 - 12
Les régions du MTO	13 - 17
Génie et construction	18 - 22
L'entretien et l'exploitation des voies publiques	23 - 25
Réglementation des transports	26 - 30
Dépenses du ministère pour chaque route	31 - 36
Organigramme	troisième de couverture

Message du ministre

William Wrye

Notre responsabilité est d'offrir à la population de l'Ontario un système de transport sécuritaire et efficace grâce à un réseau intégré de transports routiers, ferroviaires, maritimes et aériens.

En réalisant ce mandat, nous continuons à donner une grande priorité à des sujets tels que: le développement régional, la compétitivité économique, la mobilité personnelle et la sécurité - lesquels jouent un rôle crucial dans la vie des Ontariens et des Ontariennes. Par contre, nous devons faire face aux pressions occasionnées par les changements économiques, technologiques et sociaux.

L'année dernière, nous avons encore concentré nos efforts sur l'amélioration des normes de sécurité et sur l'efficacité du système de transports en raison des attentes des résidents de l'Ontario. Plusieurs projets de lois ont été présentés afin d'appuyer nos objectifs dans ces domaines.

Le développement, peut-être, le plus marquant et le plus attendu a été la Loi de 1988 sur le camionnage. Cette dernière a pris plus de 12 ans à être élaborer. Cette loi a introduit une nouvelle ère d'innovation, de flexibilité et de créativité pour l'industrie du camionnage.

Les amendements apportés au Code de la route ont aidé à préparer la voie pour l'application complète du Code national de sécurité. Des progrès ont été fait en ce qui a trait à l'application de certaines normes telles que: la vérification des établissements et l'inspection avant départ.

Le Code de la route a aussi été amendé afin de mettre en place une vaste série de mesures sécuritaires. Elles comprennent des clauses qui clarifient les rôles et les responsabilités des cyclistes et des chauffeurs d'autobus scolaires, elles créent un permis de stationnement portatif pour les personnes handicapées et elles prévoient l'interdiction pour les jeunes enfants de voyager sur les genoux des adultes ou dans le compartiment arrière des véhicules.

Bien que cette loi nous a permis de nous occuper des préoccupations en matière de sécurité routière, nous avons cherché à examiner, plus en profondeur, les facteurs qui causent les accidents de la circulation en instaurant un programme subventionné de recherches sur la sécurité routière.

D'autre part, les statistiques relatives aux transports démontrent qu'il y a une augmentation annuelle des déplacements de 3 à 6 pour cent. Par conséquent, nous devons faire face à des pressions incessantes sur notre réseau de transports. Le gouvernement a réagi en augmentant ses investissements pour l'infrastructure provinciale. En plus de nos contributions au réseau de transport provincial, nous travaillons de concert avec les autorités municipales de la province pour subventionner les routes et les projets de transports en commun.

De plus, nous reconnaissons que les problèmes auxquels font face les grandes régions urbaines demandent des solutions innovatives. Dans cette optique, la technologie jouera un rôle de plus en plus grand dans la livraison de programmes efficaces. Pendant la dernière année, par exemple, les travaux ont progressés avec l'introduction d'un système de gestion de la circulation qui s'attaque au problème de la congestion sur le tronçon de l'autoroute 401 de la communauté urbaine de Toronto.

Le ministère a aussi contribué au développement d'un système informatisé pour contrôler le mouvement des transporteurs, pour maintenir les inventaires routiers et pour aider à l'évaluation des conducteurs.

Grâce à nos programmes, nous visons à donner un réseau de transports qui contribue à garder l'environnement propre et salubre. Pour atteindre cet objectif, nous nous sommes lancés dans la recherche et le développement dans des domaines tels que: l'émission des véhicules, le transport des matières dangereuses, l'abattement du bruit et l'utilisation du sel sur les routes.

Notre objectif principal est d'offrir des services de transports pour tous les 9 millions de citoyens de l'Ontario. Cela demande d'être à l'écoute des besoins de ceux qui ne peuvent utiliser les services conventionnels, en particulier, les personnes âgées et celles handicapées.

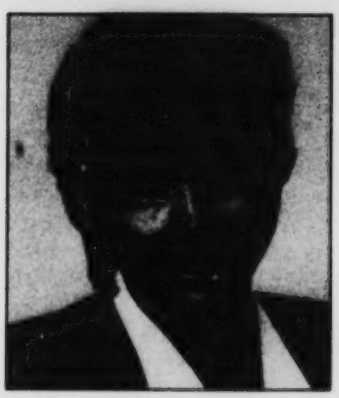
L'année dernière, tout en faisant un pas vers l'expansion des services spécialisés de transports en commun, nous avons introduit un nouveau programme, qui rend certains taxis accessibles aux personnes en fauteuil roulant, lequel permet une amélioration significative des options qui s'offrent aux personnes handicapées en matière de transport.

Cependant, notre rôle de représentant des intérêts de l'Ontario en matière de transport ne s'arrête pas à nos propres frontières. Nous travaillons constamment en collaboration avec d'autres juridictions canadiennes et nord américaines sur des sujets d'intérêts mutuels. L'année dernière, nous avons signé un accord et nous avons participé à un comité consultatif conjoint sur le commerce maritime avec l'état du Michigan. Nous avons aussi signé une entente historique avec le Québec pour l'échange d'information au sujet d'infractions au Code de la route, laquelle mènera nous l'espérons à une entente canadienne du même genre.

Il me fait plaisir de diriger un ministère aux activités aussi diversifiées et qui joue un rôle primordial dans le quotidien des Ontariens. Avec notre regard tourné vers l'avenir, nous prêtons serment de rester sensible aux besoins de la population.

William Wrye
Ministre

Message de la sous-ministre



Pat
Jacobsen

Le ministère des Transports a atteint son objectif de maintenir un réseau de transports à la fois sécuritaire, fiable et efficace tout en respectant l'environnement et ce pour toute la population de l'Ontario.

Ce qui est important, c'est que nous avons continué à améliorer ce réseau dans un environnement d'exploitation caractérisé par des contraintes budgétaires aussi bien que par des changements continus au niveau économique, technologique ou social.

Une plus grande efficacité au sein de notre ministère a permis de faire face à une demande croissante pour nos produits et nos services. Les statistiques démontrent que depuis 5 ans, les déplacements sur les routes de l'Ontario ont augmenté d'environ 34 pour cent. En plus, le nombre de véhicules immatriculés et de détenteurs de permis de conduire ont aussi augmenté respectivement de 14 et 11 pour cent. Durant cette même période, nous avons réduit notre personnel de 8 977 à 8 237 employés, une diminution de plus de 8 pour cent. Nous avons appris à faire beaucoup plus avec moins - sans pour autant mettre en jeu le service à la clientèle, la sécurité et l'efficacité globale.

Notre gestion des ressources humaines est un facteur déterminant de notre performance. De nouveaux services d'information et de nouvelles technologies comme notre système d'évaluation des conducteurs et nos terminaux d'information à l'intention des employés ont amélioré, au cours de la dernière année, notre productivité interne et nos services à l'industrie, ainsi que les services pour nos principaux clients tels que les municipalités et le grand public.

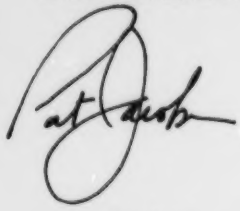
Nous reconnaissons que pour avoir un bon esprit d'équipe et la coopération des employés, nous devons développer un climat d'équité, d'honnêteté et d'ouverture d'esprit, ainsi qu'une sensibilité aux différentes cultures et différents styles de vie.

Notre engagement en tant qu'employeur, comme fournisseur de services ou bien encore comme partenaire pour une meilleure qualité de vie a été mis en évidence par l'implantation de programmes tels que: Stratégies pour un renouveau, la Loi sur les services en français et l'équité d'emploi.

Durant la dernière année, nos employés ont consulté des clients tels que: le personnel des municipalités et d'autres ministères, des représentants du secteur privé et des associations, ainsi que des personnes intéressées au monde des transports. Ceci afin de bien comprendre les besoins et les intérêts de tous ces clients. Nous avons travaillé d'arrache-pied pour s'assurer que nos politiques et nos procédures soient énoncées clairement et dans des termes concis pour nos groupes cibles.

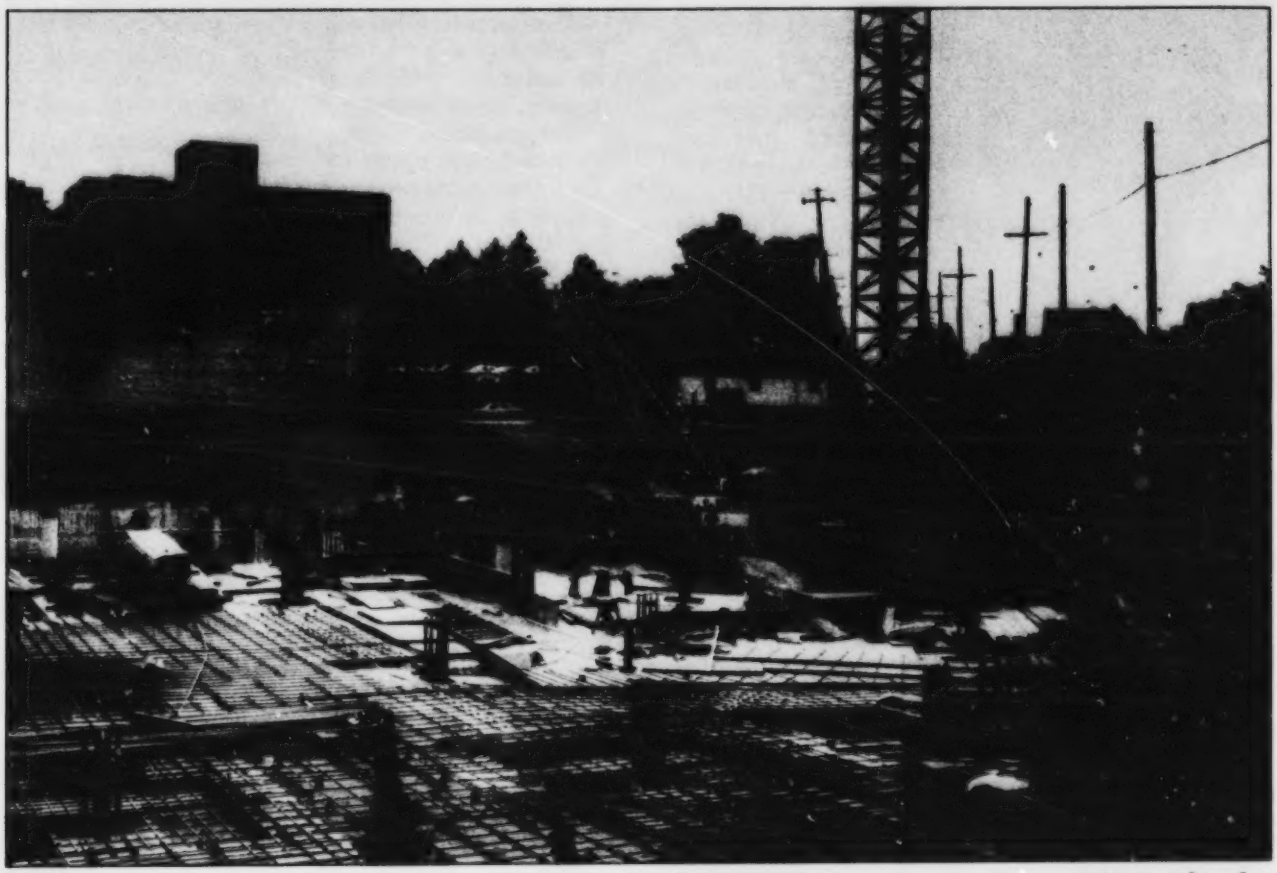
Nous avons aussi continué de développer le concept de guichet unique afin d'être plus accessible au grand public. C'est un élément vital du mandat de notre ministère que de promouvoir une assistance prompte, efficace et courtoise et d'explorer de nouvelles possibilités pour améliorer notre service à la clientèle.

Le succès de notre ministère a été mené à bien grâce aux compétences et à la détermination d'une solide équipe de personnes qui gèrent plus de 400 bureaux à travers la province. Je voudrais reconnaître les efforts de chaque membre du personnel pour leur engagement et leur dévouement envers la population de l'Ontario.



Pat Jacobsen
Sous-ministre

Transports municipaux



Les subventions pour les transports municipaux aident des projets tels que cette gare d'autobus en train d'être construite à Brampton.

La Division des transports municipaux joue un rôle essentiel dans l'expansion ordonnée des systèmes de transports municipaux. Cela se réalise, en conjuguant financement, planification stratégique, élaboration et application des politiques.

La division fait également en sorte que les efforts de planification des transports municipaux entrepris dans plusieurs points de la province soient complémentaires. Cela aide l'Ontario à demeurer à la hauteur de son excellente réputation et, partant, à maintenir un réseau de transports intégré et moderne. La recherche entreprise en mai 1988 par le Bureau de coordination pour la région de Toronto afin d'étudier la tarification intégrée entre le Réseau GO et la TTC est un exemple de la démarche globale qui caractérise la division.

En évaluant attentivement les besoins futurs de l'Ontario dans ce domaine, la division est en mesure de fournir un «modèle» en vue de l'essor cohérent des systèmes de transports municipaux de la province. Le processus exige un effort de recherche, de contrôle, d'analyse et des études circonstanciées. Il présuppose également une large concertation avec les municipalités.

Assurer aux résidents de l'Ontario la meilleure qualité de vie est le souci premier du gouvernement. À son tour, cette volonté se matérialise par des programmes qui visent à permettre à la population la plus grande mobilité et par toute la gamme des services offerts au palier municipal. L'engagement de la division envers ce concept de qualité de la vie a abouti à des résultats probants, notamment en ce qui concerne les transports pour les handicapés physiques et les personnes âgées.

Transports municipaux

Prévision des besoins

Un réseau moderne de transports deviendrait vite désuet si les planificateurs n'étaient pas en mesure d'évaluer avec justesse les besoins de l'avenir. La tâche d'établir ces prévisions dans tous les secteurs touchés par les programmes de transports revient au Bureau de recherches sur les besoins en transports, qui analyse également l'évolution du milieu socio-économique.

Le bureau apporte son concours aux programmes concernant les routes, les municipalités, la province et la réglementation afin de disposer des données jugées nécessaires à la planification et à la réalisation des programmes. La recherche s'est poursuivie sur l'évolution des tendances en matière de voyages et sur la circulation des véhicules utilitaires.

Au cours de l'année écoulée, le bureau a créé le Groupe de gestion des données à l'Université de Toronto. L'initiative a reçu le plein appui des municipalités de la région de Toronto. Le groupe mettra à la disposition des municipalités une base de données centralisée qui facilitera les études conjointes. Il favorisera également une meilleure compréhension des questions de transport dans la région de Toronto.

D'autres mesures importantes comprennent l'analyse des données du sondage sur les transports de demain qui a fourni des indications sur le comportement quotidien des voyageurs dans la région de Toronto. Les résultats d'études courantes et des prévisions concernant le mouvement des passagers et les espaces de stationnement à l'appui de l'essor du Réseau GO sont en voie de publication.

Transport des personnes handicapées et des personnes âgées

La fonction de coordonnateur du transport des personnes handicapées et des personnes âgées a été établie en 1987 dans le but de traiter tous les aspects de cette question. Son bureau a enregistré de réels progrès et il a noté une amélioration dans ce domaine.

Les ententes conclues avec de nombreux exploitants de taxis de la province pour rendre les voitures accessibles aux fauteuils roulants ont donné des résultats positifs. Elles s'étendent désormais au service des limousines de l'aéroport international Pearson.

Le personnel du service des relations publiques a pris part à de nombreuses rencontres parrainées par des personnes handicapées et des personnes âgées. De plus, le bureau a promu et organisé plusieurs grandes opérations de sensibilisation afin de favoriser l'innovation technologique.

Des progrès importants ont été réalisés afin d'améliorer les services de transport pour les personnes agées et les personnes handicapées.

Projets de transports municipaux

Le Bureau des routes municipales offre une aide technique et assure le financement des municipalités pour un large éventail de projets de transports importants. Le bureau assume la planification des programmes, l'élaboration et l'évaluation des politiques, ainsi que l'administration globale des programmes de subvention des routes municipales.

Le niveau de financement à l'égard des projets de transports municipaux est considérable. Sur le 1,3 milliard de dollars que les municipalités ont dépensé en 1988-1989 pour des routes et des ponts, la contribution de la province s'élève à 651 millions de dollars. Les taux de subvention ont varié selon les municipalités et la nature des projets.

On a accordé une grande importance aux projets qui répondent à un objectif de sécurité et de décongestionnement de la circulation. Les subventions étaient destinées à l'installation de nouveaux signaux, à la modernisation des signaux désuets et à l'informatisation des systèmes de signalisation.

Simultanément, dans un souci de soutien à la croissance économique, le ministère a octroyé environ 25 millions de dollars pour l'amélioration des routes provinciales à travers les villes, villages et cantons.

Transports municipaux

Afin de stimuler le secteur industriel et les secteurs des matières premières et du tourisme, le programme de routes d'aménagement permet la réalisation de projets qui, sans soutien adéquat, grèveraient indûment le budget des municipalités. Des fonds additionnels ont été dégagés en vue de l'entretien et de la réfection de réseaux routiers situés dans des régions du Nord de l'Ontario dépourvues d'organisation municipale.

Aide aux réseaux de transports en commun

L'importance de la mobilité des personnes à des fins socio-économiques va en croissant, notamment dans les agglomérations urbaines de l'Ontario en expansion. Le Bureau des transports en commun aide les municipalités à réaliser leurs objectifs sur ce plan en accordant son soutien financier et technique pour des services de transports en commun de type courant et spécialisé à l'intention des handicapés physiques.

D'importantes sommes ont été allouées pour préserver et améliorer les services existants de transports en commun et répondre aux demandes de nouvelle ligne de transport rapide. Au total, 153,9 millions de dollars ont été investis dans des projets d'immobilisations en 1988. Ces grands chantiers comprenaient notamment la ligne de transport urbain rapide léger de Harbourfront à Toronto et les voies piétons-autobus à Ottawa-Carleton.

Les municipalités se sont vu octroyer 158,4 millions de dollars pour couvrir les frais d'exploitation et d'entretien de leur réseau de transports en commun. Cette aide était aussi destinée à un certain nombre de programmes qui contribuent à accroître l'efficacité et la productivité.

Des services spécialisés pour les handicapés physiques ont été exploités dans 65 municipalités, pour transporter 2,3 millions de passagers.

On a procédé également à l'achat de nouveaux véhicules et eu recours à l'inscription assistée par ordinateur. Diverses autres mesures ont été approuvées, notamment dans le domaine des améliorations esthétiques aux autobus, de la formation du personnel et du marketing.

La région de Toronto

Les principales agglomérations urbaines connaissent le plus important taux de croissance de population dans la province. Les problèmes consécutifs à une croissance économique soutenue et à la congestion de la circulation exigent des solutions globales en matière de transports.

La région de Toronto exerce une influence socio-économique considérable sur l'ensemble de la province. Le Bureau de coordination pour la région de Toronto a été institué pour s'occuper des questions spéciales qui ont trait à la planification du transport multimodal propre à cette région.

Plusieurs initiatives importantes ont été entreprises pour soutenir l'expansion du Réseau Go.

Un exemple de la coopération ministère-municipalités est la gestion du forum de planification des transports qu'assure le bureau. Ce processus de concertation, qui regroupe des représentants du ministère et des hauts fonctionnaires municipaux, permet de faire des recommandations au ministre sur les priorités en matière de planification.

Dans le but d'aider les démarches entreprises en faveur des transports dans la région, le bureau a entrepris ou coordonné un certain nombre d'études. Ces dernières portaient sur la viabilité d'un système de tarification intégré entre le Réseau GO et la TTC et l'introduction du laissez-passer combiné, l'accès à l'aéroport des îles de Toronto et à l'aéroport international Pearson et le prolongement du service ferroviaire GO jusqu'à Hamilton et Oshawa.

Le bureau a également mis en place huit projets de coordination de services entre le Réseau GO et la TTC.

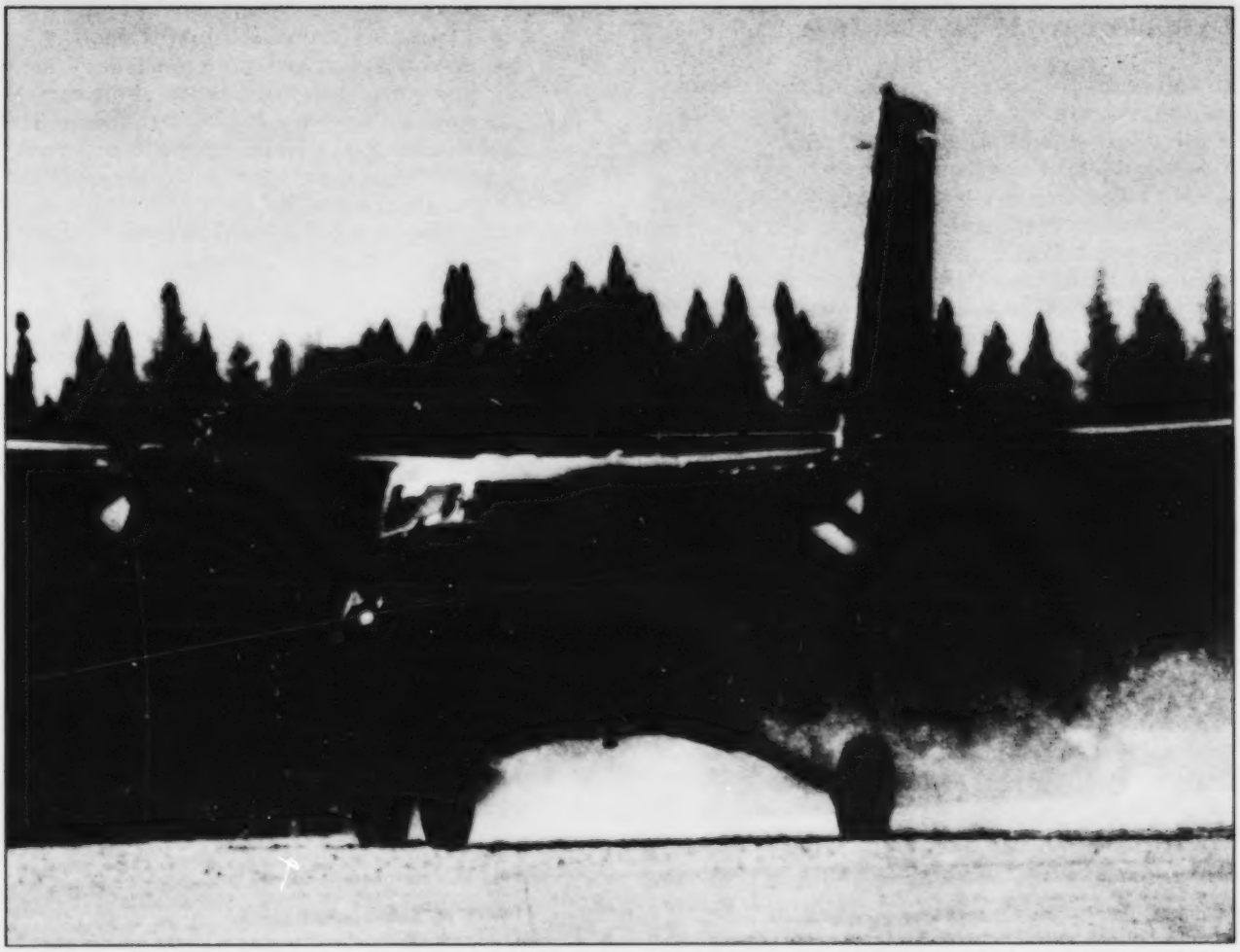
Transports municipaux

Politiques des transports municipaux

Le Bureau des politiques des transports municipaux a préparé et diffusé le rapport traçant les orientations en matière de transports en commun dans la région de Toronto. Il a également coordonné une série de rencontres avec les municipalités afin de discuter des priorités concernant les mesures d'orientation.

Le bureau a également organisé un forum de planification à Ottawa-Carleton et travaillé à définir les possibilités d'aménagement des transports touristiques du Nord. Dans le domaine des transports en commun, il a ordonné des études sur les thèmes de l'aménagement des terres et des transports dans les zones périphériques, de la fonction sociale des transports en commun et des possibilités d'y intéresser le secteur privé.

Transports provinciaux



Les services aériens sont une composante importante de la stratégie d'intégration des modes de transports.

Le programme des transports provinciaux joue un rôle prépondérant dans différents domaines prioritaires: aider à bâtir une économie compétitive et diversifiée; favoriser la croissance économique en adoptant des technologies de pointe non polluantes; encourager l'esprit d'entreprise; enfin, promouvoir le tourisme grâce à un système de transport efficace.

Les objectifs spécifiques sont: améliorer et coordonner la circulation interurbaine des biens et des personnes; promouvoir et soutenir la recherche et le développement dans le domaine de la technologie et de l'énergie; enfin, assister et desservir les expéditeurs dans l'industrie du transport de la province.

Outre les transports routiers, le programme se tourne vers d'autres mesures dignes de mention qui touchent les transports maritimes, ferroviaires et aériens.

Dans le domaine des transports maritimes, par exemple, l'Ontario et l'état du Michigan ont signé un protocole d'entente important sur la question des expéditions par eau.

Dans celui des transports routiers, le Bureau de la distribution des marchandises a mis au point de nouvelles méthodes pour établir avec soin les priorités en matière d'aménagement routier.

En ce qui concerne les chemins de fer, on peut affirmer que l'essor touristique est le résultat de nouvelles activités dirigées à encourager la mise en service de parcours ferroviaires à vocation récréative.

Transports provinciaux

Une démarche intégrée

Entreprendre une démarche intégrée à l'égard des questions touchant les transports de la province est un élément fondamental de la mission du ministère. Les transports ferroviaires en sont un exemple. L'Ontario est préoccupé, en tout premier lieu, par l'avenir du service de Via Rail dans la province. Aussi, le ministère a fait valoir au gouvernement fédéral qu'il s'oppose à toute réduction ultérieure des services de Via Rail en Ontario.

Dans l'important domaine de la sécurité, des mesures prises au niveau intergouvernemental comprenaient aussi la participation du Bureau du transport ferroviaire au groupe de travail provincial-fédéral chargé d'étudier la question de la sécurité des passages à niveau. En étroite collaboration avec le ministère des Affaires municipales, le bureau a formulé des recommandations sur les conséquences pour la sécurité de l'aménagement des terres situées en bordure des voies ferrées. En outre, des réunions périodiques avec le ministre des transports du Québec permettent d'aborder des sujets d'intérêt commun.

Dans le domaine prioritaire de la promotion touristique, l'aide aux voies de chemin de fer qui présentent un intérêt à des fins de loisirs s'est accrue en 1988 et en 1989. On a, par exemple, financé l'analyse de valeur et de rentabilité afférente à la proposition d'établissement d'une navette touristique entre Waterloo et Elmira.

L'élaboration de la politique en matière de chemins de fer prévoyait la préparation d'un plan ferroviaire de l'Ontario qui est maintenant pratiquement achevé. Une étude de recherche est en cours pour aider à une prise de position provinciale sur les lignes à usage industriel. Cela s'inscrit dans l'effort global fait en prévision d'une refonte de la Loi sur les chemins de fer de l'Ontario.

Un important processus de concertation

En ce qui concerne le processus d'élaboration des politiques aboutissant à des mesures concrètes, le ministère souligne à juste titre l'importance de la concertation avec la population et les groupes clients.

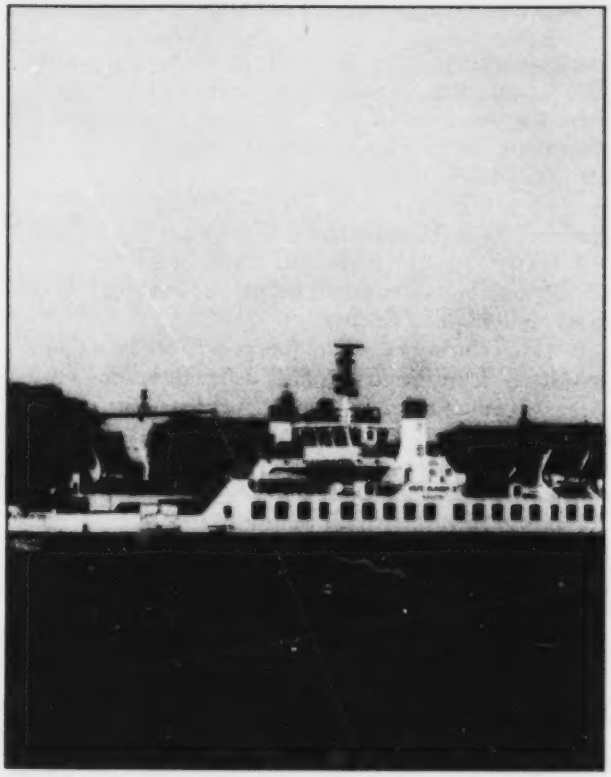
Dans le domaine des transports maritimes, des échanges étroits avec l'industrie maritime sont un des éléments de cette même démarche. Cela se traduit par des contacts avec les associations des représentants de l'industrie.

Le Bureau du transport maritime, par exemple, mène actuellement une étude en collaboration avec le ministère du Tourisme et des Loisirs, en vue d'établir la faisabilité d'une exploitation de bateaux d'excursions sur les Grands Lacs. Ce rapport servira aux intervenants du secteur privé pour solliciter les fonds nécessaires à la reprise des excursions de nuit sur le lac Ontario. Le succès de cette initiative constituerait un pas en avant pour la mise en valeur de l'activité touristique.

Un progrès digne de mention dans le domaine des services offerts aux municipalités a été réalisé grâce aux échanges intervenus entre le bureau, les représentants de l'industrie privée et le conseil municipal pour l'aménagement d'un nouveau bassin de transbordement intermodal à Port Colborne.

Les travaux de conception et de rédaction du contrat sont en cours pour la construction d'un nouveau traversier pour le transport des véhicules et des passagers entre Kingsville, Leamington, l'île Pelée et Sandusky (Ohio). Ce projet fait suite à l'engagement pris par le Cabinet.

Des activités de commercialisation et d'information dans le domaine maritime ont été effectuées notamment en vue de renforcer l'image des transports maritimes auprès du public et de promouvoir une utilisation plus intensive du réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent.



Le ministère entretient des relations étroites avec l'industrie du transport maritime pour l'élaboration de politiques adéquates.

Transports provinciaux

Un système équilibré

Le ministère souligne sans cesse l'objectif visant à faire bénéficier l'Ontario d'un système de transport général et équilibré. Les services aériens sont une composante importante de ce réseau intégré.

Le Bureau du transport aérien offre son aide technique et administrative en vue de l'exploitation et de l'entretien des aéroports municipaux, aujourd'hui au nombre de 50. Il gère en outre les aéroports provinciaux situés dans les régions éloignées du Nord où l'on compte 21 aéroports en service et trois en construction.

Le bureau apporte son soutien aux villes d'Hamilton et de London, notamment en vue de la promotion et de la commercialisation de leur aéroport et pour stimuler un niveau plus adéquat de services aériens. Une étude sur les comportements liés aux voyages en avion en Ontario est aussi le fruit d'un effort de marketing particulier.

Distribution des marchandises

La circulation efficace des biens et des personnes est une des priorités du ministère. Le Bureau de la distribution des marchandises contribue à cet objectif en cherchant à définir les priorités en matière d'aménagement routier.

Ce processus prévoit, en partie, l'application d'une méthode d'implantation récente qui vise à établir le lien entre l'infrastructure de transports et le développement socio-économique, à l'intérieur de certains couloirs bien définis.

Dans son souci de collaboration avec le secteur industriel, le bureau a mis plus d'accent sur les services de consultation en matière de distribution des marchandises, qu'il a offerts gratuitement à de petites et moyennes entreprises de l'Ontario. Les conseillers sont disséminés dans divers points de la province, y compris à Timmins, Sault Sainte Marie, Thunder Bay, Kingston et Toronto. D'autres ministères du gouvernement de l'Ontario sont associés à ce travail.

Une étude séquentielle révèle que les entreprises bénéficiant de tels services réalisent des économies substantielles et voient augmenter leurs ventes.

Voyages interurbains

La possibilité de circuler en autobus entre les villes de l'Ontario est un aspect important du système de transport pris dans sa totalité. Veiller à ce que les personnes aient accès à des services sûrs et confortables: voilà un des premiers objectifs visés par le Bureau du transport de passagers.

Le programme des gares routières interurbaines, destiné à aider les municipalités à se doter d'une gare routière ou à la moderniser, est en bonne voie de réalisation. Les études déjà achevées comprenaient une revue détaillée du transport interurbain, au vu des exigences des personnes handicapées, ainsi que des moyens aptes à améliorer l'efficacité des services dans leur ensemble. De plus, le Guide ontarien du transport interurbain a été publié.

Technologie des transports et conservation de l'énergie

Le ministère a, parmi ses priorités, le souci d'accroître l'efficacité des transports et de stimuler la croissance économique en Ontario.

Le personnel de la Direction de l'énergie et de la technologie des transports a donné son appui à des projets innovateurs sur le plan technologique, encouragé l'usage des carburants de remplacement et prôné les économies d'énergie.

Une des priorités du Bureau de la technologie des véhicules consiste à utiliser la technologie à l'avantage économique et social de l'Ontario. Ses développements en technologie de pointe augmentent les capacités de transport et donc la mobilité des personnes handicapées. Il suscite constamment le développement de nouveaux produits, dont on fait la démonstration et dont on évalue le rendement. Il y a également des programmes remarquables de recherche et développement et des démonstrations concernant les véhicules utilitaires, les véhicules électriques et l'énergie automobile.

Pour ce qui est des véhicules utilitaires, on a eu recours à la simulation sur ordinateur et à des essais pour examiner, sous différents angles, la configuration et la sûreté des véhicules utilitaires mise en question lors d'un projet de réglementation.

Le personnel a procédé à des travaux poussés de recherche, de développement et de démonstration visant à promouvoir l'utilisation du propane, du gaz naturel et du méthanol au lieu de l'essence et du carburant diesel.

D'autres activités ont porté sur la recherche et le développement associés au domaine des autobus propulsés au gaz naturel. Un important projet de démonstration a été entrepris de concert avec la TTC, et d'autres paliers de gouvernement et des représentants du secteur privé s'y sont associés.

On tend à utiliser davantage le gaz naturel en tant que carburant de remplacement, comme le prouve le fait que 50 nouveaux véhicules propulsés au gaz naturel viendront bientôt s'ajouter au parc des autobus urbains de Toronto, Hamilton et Mississauga.

Le personnel a également suivi, révisé et analysé les progrès technologiques acquis surtout dans le domaine de la propulsion des véhicules électriques routiers et ferroviaires. Le service fournit également son expertise technique au moyen d'installations

d'essai et notamment des laboratoires de recherche et d'essai à grande échelle, un laboratoire mobile et une installation d'essai de véhicules utilitaires.

Place à la technologie de pointe

Les technologies de pointe peuvent résoudre beaucoup de problèmes auxquels nous devons faire face, comme l'encombrement de nos routes. Toutefois, le ministère surveille attentivement les répercussions des percées technologiques sur la collectivité et l'environnement.

Le Bureau des systèmes et de la technologie ferroviaires a enregistré des progrès considérables dans la version améliorée du système évolué de transport urbain léger et rapide (ALRT II). Ce programme est conçu en vue de la mise au point d'un système de transport en commun de capacités moyenne à élevée, avec des avantages par rapport au système actuel tant du point de vue de l'investissement que de la performance.

Une étude comparative des coûts d'exploitation et d'entretien de trois différents systèmes de transport en commun a été en outre achevée. Ses constatations permettent d'évaluer la technologie ALRT utilisée dans deux de ces systèmes. Une autre étude, mettant en regard les caractéristiques techniques et les coûts de divers systèmes ferroviaires nord-américains est presque achevée. On a procédé à l'examen de l'état de plusieurs technologies de transports qui intéressent de près l'Ontario et préparé les rapports correspondants.

Une démonstration, faite l'année dernière, du système d'avertissement des conducteurs sur une locomotive du réseau urbain GO s'est traduite par une économie d'énergie de traction de l'ordre de 20 pour 100. Des études ultérieures sont entreprises pour confirmer que des économies analogues seront possibles sur les nouvelles locomotives F-59 et examiner les questions techniques afférente à son application.

Meilleure gestion de l'énergie

Le Bureau de l'énergie et de la productivité des transports contribue à accroître la compétitivité du secteur des transports de l'Ontario.

En faisant la promotion des mesures d'économie d'énergie, le bureau a cherché à rejoindre l'industrie ontarienne du camionnage, y compris les parcs de véhicules industriels et collectifs, et fourni de l'information aux municipalités, aux ministères et aux automobilistes en général.

Son personnel analyse toutes les avenues possibles conduisant à une meilleure gestion de l'énergie et à un rendement opérationnel accru. Aussi, il a entrepris de nouveaux programmes qui comprennent l'implantation d'un module du coût d'usage informatisé pour les systèmes d'évaluation et les inventaires des routes municipales et provinciales. Parmi les activités de communication, signalons la publication du bulletin trimestriel diffusé dans 850 municipalités.

Le programme combiné DriveSave/TruckSave informe les routiers et les conducteurs de véhicules utilitaires sur l'économie de carburant et le rendement opérationnel. Un contact direct avec les entreprises de camionnage a été maintenu par l'intermédiaire d'un comité consultatif.

D'autres initiatives comprenaient des séminaires, des présentations spéciales, la compétition annuelle pour l'économie de carburant et l'on a distribué 200 000 exemplaires de publications faisant la promotion de l'économie de carburant et du rendement opérationnel.

Dans le cadre du programme à l'intention des gestionnaires de parcs de véhicules le personnel s'est occupé principalement de promouvoir, mettre en marché et implanter le système d'information sur la gestion des parcs de véhicules municipaux, qui est un progiciel pour micro-ordinateur autonome.

Au niveau intergouvernemental, des réunions ont eu lieu avec les coordinateurs du programme au ministère pour encourager la pratique de l'économie. On a entrepris de réexaminer la situation concernant les économies de carburant réalisables par réduction de la taille des véhicules et par accroissement du nombre de véhicules à carburant de remplacement dans les parcs automobiles du gouvernement.

Technologie de contrôle des transports en commun

Un élément majeur des activités du Bureau des systèmes et de la technologie du contrôle des transports en commun consiste à collaborer étroitement avec l'industrie des transports en Ontario et à lui fournir, sur demande, son assistance technique. Des projets ont été entrepris dans les domaine de la perception du tarif, du diagnostic des véhicules, du comptage automatique des passagers et des systèmes experts.

Le projet de contrôle des véhicules sur une grande étendue est entré dans une nouvelle phase grâce à la subvention de 4,85 millions de dollars attribuée par le Fonds de technologie du Conseil du premier ministre. Cette somme sera affectée à la recherche et au développement du système de localisation et de contrôle automatiques des véhicules par satellite.

Soutien à l'industrie des transports

Le Bureau de soutien à l'industrie des transports contribue à stimuler la croissance économique de la province, en examinant la possibilité de développer et de mettre sur le marché des biens et services dans le domaine de la technologie des transports conçus en Ontario. Ce faisant, il met à la disposition de l'industrie les conseils, le savoir-faire, l'information et les ressources en personnel qui existent au sein du ministère.

Les activités déployées dans le domaine des transferts de technologie comprenaient un projet destiné à commercialiser les résultats de la recherche entreprise au ministère dans l'application du radar et de la thermographie pour des essais non destructifs visant à vérifier l'état des tabliers de ponts.

En ce qui concerne l'aide à l'exportation, le personnel a établi des contacts avec des gouvernements étrangers et accordé un soutien technique et de gestion destiné à seconder les efforts de marketing du secteur privé.

Les régions du ministère des Transports

La construction de ce pont à l'intersection des routes 401 et 410 est à l'instar du principe de nos programmes régionaux.

Une des priorités majeures du gouvernement de l'Ontario et du ministère des Transports est de veiller à ce que la croissance économique et la prospérité de l'Ontario soient équitablement réparties entre toutes les régions.

Dans ce but, un des principes fondamentaux demeure celui de la décentralisation des services à l'avantage des différentes régions de la province.

Parmi les questions qui se posent, faisons remarquer que le ministère est placé devant un changement constant tant sous l'aspect économique et technique que sous celui des valeurs sociales. La démarche tendant à prendre en compte les besoins régionaux dans la réalisation de ses programmes permet au ministère de faire en sorte que ces changements soient gérés de la manière la plus adaptée aux différents besoins qui s'expriment dans chacune des régions de l'Ontario.

Du point de vue administratif, la province se divise en cinq grandes régions qui correspondent à de larges sections géographiques et socio-économiques. Les régions sont les suivantes : Centre, Sud-Ouest, Est, Nord et Nord-Ouest. Deux bureaux attachés à cette dernière région, soit le Bureau des transports dans les régions éloignées du Nord et le Bureau des routes d'accès, répondent aux besoins en transports exceptionnels du Nord et du Nord-Ouest de l'Ontario.

Chaque région a ses attributions propres dans un certain nombre de domaines comprenant le génie et emprises, la construction, l'entretien, les routes municipales, les conducteurs et les véhicules. Ce dernier englobe les opérations qui intéressent les conducteurs et les véhicules, la délivrance de permis, l'inspection des véhicules et le contrôle et la gestion de la circulation des transporteurs.

Programme de subventions municipales

Ce programme, coordonné par l'intermédiaire de chacune des régions, permet aux municipalités d'entreprendre un large éventail de projets de transport. En collaboration avec le personnel de l'administration centrale, les régions contribuent au versement des subventions aux cités et villes, comtés, cantons, réserves indiennes et districts en voie d'organisation. Sur demande, elles offrent également une assistance technique et des conseils aux municipalités.

Sur les territoires sans administration municipale, le personnel du ministère gère l'entretien et l'aménagement des routes, sur un grand nombre de kilomètres, au bénéfice des commissions de routes locales et des conseils de corvées légales. La plupart de ces routes sont situées dans le Nord et le Nord-Ouest de l'Ontario.

Bien que la majeure partie des subventions soient affectées aux travaux routiers, aux ponts et aux ouvrages d'art connexes, certaines sommes sont néanmoins consacrées à d'autres modes de transport. Les services de traversier, par exemple, ainsi que les aéroports municipaux sont subventionnés dans plusieurs endroits de l'Ontario.

Dans la région du Sud-Ouest, des fonds servent à maintenir le service de traversier de l'île Pelée. De manière semblable, les subventions versées par la région de l'Est sont affectées au service de traversiers vers les îles Howe et Amherst, à l'installation de feux de signalisation, à la construction et à l'entretien des aéroports et de nouveaux projets de construction de trottoirs dans diverses municipalités.

Conducteurs et véhicules

Assurer la gestion et l'exploitation d'un réseau de transport sûr est une des priorités du gouvernement et, à plus forte raison, de notre ministère. Ce programme est axé sur le comportement des conducteurs et la sécurité des véhicules.

L'administration régionale du programme de sécurité et de réglementation comporte plusieurs volets: examen de conduite et perfectionnement des conducteurs, délivrance des permis, inspection des véhicules et liaison avec les usagers de la route et les transporteurs.

Le personnel affecté à l'examen du permis de conduire administre les examens écrits et pratiques et délivre des permis de conduire temporaires. Le remplacement et le renouvellement des permis entrent aussi dans ses tâches.

Le perfectionnement des conducteurs constitue une autre priorité. Les entrevues avec les conducteurs qui ont accumulé un nombre élevé de points de démérite sont un aspect important de ce processus. Dans le cadre d'une démarche expérimentale, le conseiller s'entretient avec un groupe de 12 à 15 personnes, au lieu de tenir une entrevue individuelle. Selon les réactions enregistrées, ces séances semblent donner de bons résultats.

Le programme d'inspection prévoit la vérification de l'état de fonctionnement des véhicules utilitaires, des véhicules de transport scolaire, des autobus, des voitures et des camions légers. En ce qui concerne les transporteurs, on inspecte également la sécurité du véhicule et on s'assure que les documents sont en règle. Grâce à ces efforts, les véhicules non conformes aux normes de sécurité ne peuvent circuler sur les routes de l'Ontario.

Transports dans les régions éloignées du Nord

Faire en sorte que le Nord de l'Ontario profite également du développement et de la prospérité de la province est une des priorités gouvernementales. Comme on pouvait s'y attendre, la réalisation de cet objectif comporte un travail acharné pour le ministère des Transports.

De nombreuses collectivités dans le Nord de l'Ontario sont inaccessibles par véhicule terrestre, sauf pendant l'hiver où des chemins temporaires peuvent être tracés sur le sol glacé. Par conséquent, le Grand Nord a besoin d'être desservi par des liaisons aériennes fiables, qui assureront non seulement le seul contact pendant la plupart des mois de l'année, mais encore la livraison de denrées essentielles comme la nourriture, les vêtements et les fournitures médicales. Pour cette raison, le ministère des Transports, en collaboration avec le ministère du Développement du Nord et des Mines, est engagé dans un vaste programme de construction et d'entretien d'aéroports.

La construction de nouveaux aéroports à Kingfisher Lake, Ogoki, Muskrat Dam et Peawanuck était presque terminée à la fin de l'année et les travaux progressent à Wapekeka et à Wunnummin Lake.

Parallèlement, neuf autres aéroports ont fait l'objet de divers travaux d'aménagement qui comprenaient la construction d'installations de réservoirs de carburant et de salles d'attente, les installations d'éclairage sur la piste, les lignes de transmission d'électricité, les puits d'eau et le prolongement des voies de circulation.

Les travaux de réfection entrepris dans sept aéroports prévoyaient l'aménagement des routes d'accès, la réfection, la stabilisation et le resurfaçage de la piste et la modernisation des salles d'attente et des immeubles terminus.

Parmi les autres tâches du bureau, signalons l'entretien usuel d'été et d'hiver effectué dans 22 aéroports. Dans le cadre du programme des routes de réserve, des travaux de construction et d'entretien ont en outre été effectués dans six localités éloignées.

Les régions du ministère des Transports

Routes d'accès

Ce bureau assure les premiers contacts entre le ministère des Transports et les sociétés privées qui participent à l'aménagement et à l'entretien de chemins utilisés pour l'exploitation des richesses naturelles et auxquels on désire que la population ait également accès.

Le bureau a assumé l'administration et la surveillance des travaux d'entretien remboursables sur 368 km de route d'accès et de la construction de 11 routes d'accès. Il a partagé avec les entreprises usagères les coûts d'entretien d'été et d'hiver de 263 km de route industrielle et de 69 km de route tertiaire dans les régions du Nord et du Nord-Ouest de l'Ontario.

Génie et emprises

Cet ensemble de travaux dont les régions assurent l'exécution comprend la planification et la conception de projets et les immobilisations nécessaires pour un grand nombre d'installations de transport.

Parmi les nombreux projets entrepris dans la région du Centre au cours du dernier exercice, signalons l'élargissement de l'autoroute Queen-Elizabeth entre Hamilton et St. Catharines et le prolongement de la 410 au nord de Brampton. Des travaux de conception sur la 401, dans la Communauté urbaine de Toronto, sont allés bon train, avec des projets de reconstruction entre la rue Yonge et l'avenue Warden et le prolongement vers l'est du réseau de voies collectrices-distributrices jusqu'à Pickering. La phase de planification est sur le point d'être terminée en ce qui concerne l'élargissement de la 401 entre Pickering et Oshawa.

Dans la région du Sud-Ouest, quatre importantes études de tracé sont en cours pour le prolongement de la route 40 à Sarnia, de la route 8 à Kitchener, de la route 7 entre Kitchener et Guelph et de la route 6 à Guelph. L'étude de planification pour la route 26 entre Wasaga Beach et Collingwood est achevée.

Les travaux de conception se sont poursuivis dans le cas de plusieurs projets majeurs incluant les six voies de l'autoroute 401 dans les régions de Kitchener et de Cambridge et les quatres voies de la voie express E.C. Row à l'est de Windsor.

Dans le cadre d'une initiative intergouvernementale, les représentants de la région de l'Est participent à des études entreprises au palier fédéral relativement au projet du franchissement interprovincial d'Ottawa et du pont Perley à Hawkesbury.

Des dessins de détail ont été commandés pour la nouvelle autoroute 416 depuis le chemin Century jusqu'à la 417 à Ottawa. En outre, on a commencé une étude de tracé de la route 17 à l'ouest de Haley Station. Simultanément, l'étude des tracés pour les voies de dépassement et les aménagements d'intersection sur la route 17, entre la 44 et Petawawa, a été achevée. Quelques-unes des recommandations formulées ont été retenues dans le plan de construction quinquennal du ministère.

Le nouveau système de gestion du revêtement routier est en fonction dans la région du Nord où il fera désormais partie intégrante du processus régional de gestion des routes. Le laboratoire des matériaux a procédé à l'essai de plus de 3 800 échantillons en vue de l'octroi de contrats pour des travaux de génie préparatoires et de contrats d'immobilisations et d'entretien. La section géotechnique a fini de dresser les listes des sources d'agrégats afférentes à 25 contrats d'immobilisations et les rapports d'étude des sols pour 34 projets.

Au cours de l'année, le personnel de la région du Nord-Ouest a attribué des contrats pour des projets de construction très divers. Le programme prévoyait des contrats qui, une fois achevés, permettront d'ouvrir deux nouvelles routes, la voie d'évitement de Kenora et la route de Bending Lake.

La région a établi également plusieurs contrats portant sur un kilométrage important de réfection et resurfaçage, outre la construction de six nouveaux ouvrages d'art et la rénovation de 10 autres. Six autres projets relatifs aux postes de patrouille, aux postes d'inspection de véhicules et à la peinture de ponts ont été exécutés.

Construction

Les projets de construction régionale sont très divers et comprennent le régalement, la remise en état des ponts, le pavage, l'élargissement, les réparations d'ornières et le remplacement de ponceaux. Les travaux peuvent également prévoir la construction d'écrans antibruit et de garages pour patrouilles, le resurfaçage, le revêtement et l'habillage des structures d'acier.

Dans la région du Centre, par exemple, des projets de remise en état sont en chantier sur l'autoroute Queen-Elizabeth, sur les ponts qui enjambent la rivière Credit et la crique 16 Mile.

Dans l'agglomération torontoise, un certain nombre de projets de réfection routière ont été entrepris, et notamment deux projets relatifs aux collecteurs situés sur la 401, en direction est, entre les rues Yonge et Leslie, puis la rue Leslie et l'avenue Warden. Ces projets permettront d'ajouter une nouvelle voie sur l'autoroute.

Sur l'autoroute 404, le travail de nivellement et de pavage allant du chemin Aurora Side jusqu'au chemin Drive se poursuit et son achèvement est prévu pour l'automne de 1989.

Dans la région du Sud-ouest, la réfection des routes 10 et 89 à l'est de Shelburne a été achevée. On

a en outre octroyé un contrat pour les routes 10 et 24 au nord d'Orangeville.

Le réaménagement de la route 21 traversant Tiverton a été mené à bon terme, conjointement avec deux autres projets de resurfaçage, au nord de Goderich et de Dresden. On a procédé au revêtement d'un ouvrage d'art à la jonction de l'autoroute 401 et de la route 2 et l'échangeur de l'autoroute 401 et du chemin Culloden a été réaménagé.

En outre, un nouveau garage pour la patrouille a été construit à Oldcastle ainsi qu'un nouveau poste d'inspection des camions à North Putnam sur l'autoroute 401. Le long de l'autoroute 400, un contrat prévoit la réfection de cinq ouvrages d'art situés entre la route 89 et la route 27.

Les projets entrepris dans la région de l'Est comprenaient l'élargissement et le resurfaçage de l'autoroute 417 (le Queensway) à Ottawa, entre la rue Main et le chemin Belfast.

Dans le cadre d'un projet expérimental de sécurité, une glissière de sécurité à six câbles a été placé, sur une longueur de quatre kilomètres, sur la médiane de l'autoroute 401, entre la route 41 et le chemin Palace. D'importants travaux de construction ont été achevés dans la zone de Bancroft sur la route 28, à l'est de McArthur Mills, sur une extension de sept kilomètres.

Les travaux réalisés dans la région du Nord comprenaient l'achèvement de nouveaux ouvrages d'art sur la route 539 au pont de la rivière Sturgeon et sur la route 518 au pont de la rivière Magnetawan, ainsi que l'achèvement d'un passage inférieur à la hauteur de la route 11 et du chemin Fraserburg. Des travaux de réfection de structure ont été achevés sur la route 118 aux ponts Anson et Black Creek et sur la route 6 au pont pivotant de Little Current. On a procédé au revêtement de structures métalliques existantes sur la route 69 au pont Shawanaga, sur la route 11 aux ponts des rivières North Wicklow et White Clay et sur la route 11 au pont de la rivière South Maskoka.

Parmi les nombreuses mesures mises en oeuvre dans la région du Nord-Ouest, le bureau a géré un certain nombre de contrats relatifs aux revêtements de structures en acier. Signalons ceux du pont de la rivière Steel, du pont de la rivière Black, du pont de la rivière Michipicoten et de la rivière Mississagi.

Le bureau de construction a aussi géré des contrats pour les aménagements d'intersection sur la voie rapide de Thunder Bay, la construction des fondations d'une plate-forme de pesage pour l'inspection des camions et des aménagements notables de la route 101 à Wawa. Trois contrats ont été octroyés pour achever la construction du chemin du lac Bending, un nouveau raccordement routier entre Atikokan et la route 17 à l'ouest d'Ignace.

La délimitation des autoroutes par la peinture de lignes fait partie de la composante de sécurité du programme régional d'entretien.

Un contrat important a été attribué pour le réaménagement du segment de la route 17 (route transcanadienne) à l'ouest d'Upsala.

Entretien

Les travaux d'entretien dans chacune des régions contribuent grandement à la réalisation des priorités et des objectifs du transport régional.

Cela est rendu possible grâce à des programmes comme ceux de l'intervention des patrouilles d'urgence qui viennent en aide aux automobilistes et de l'entretien usuel d'été et d'hiver sur le réseau routier allant de l'épandage de sel ou de sable pendant la saison froide jusqu'à la plantation d'arbres et d'arbustes pendant les activités estivales.

Dans la région du Centre, les patrouilles d'urgence du district de Toronto ont parcouru 953 168 kilomètres et prêté leur aide à 29 815 automobilistes en procurant 678 litres d'essence.

Dans la région du Sud-Ouest, la signalisation a été améliorée ou installée à quatre endroits. L'éclairage a en outre été installé dans différents points de la région. Grâce à des arrangements conclus avec le secteur privé, la région réalise des économies substantielles dans le domaine de l'entretien d'hiver.

Aux activités d'entretien hivernal s'ajoute, dans la région de l'Est, un important programme d'été. Cela comporte la peinture des lignes sur les routes, la plantation d'arbres et arbustes, l'ensemencement de gazon,

la pulvérisation de mauvaises herbes et de broussailles et l'enlèvement d'arbres morts.

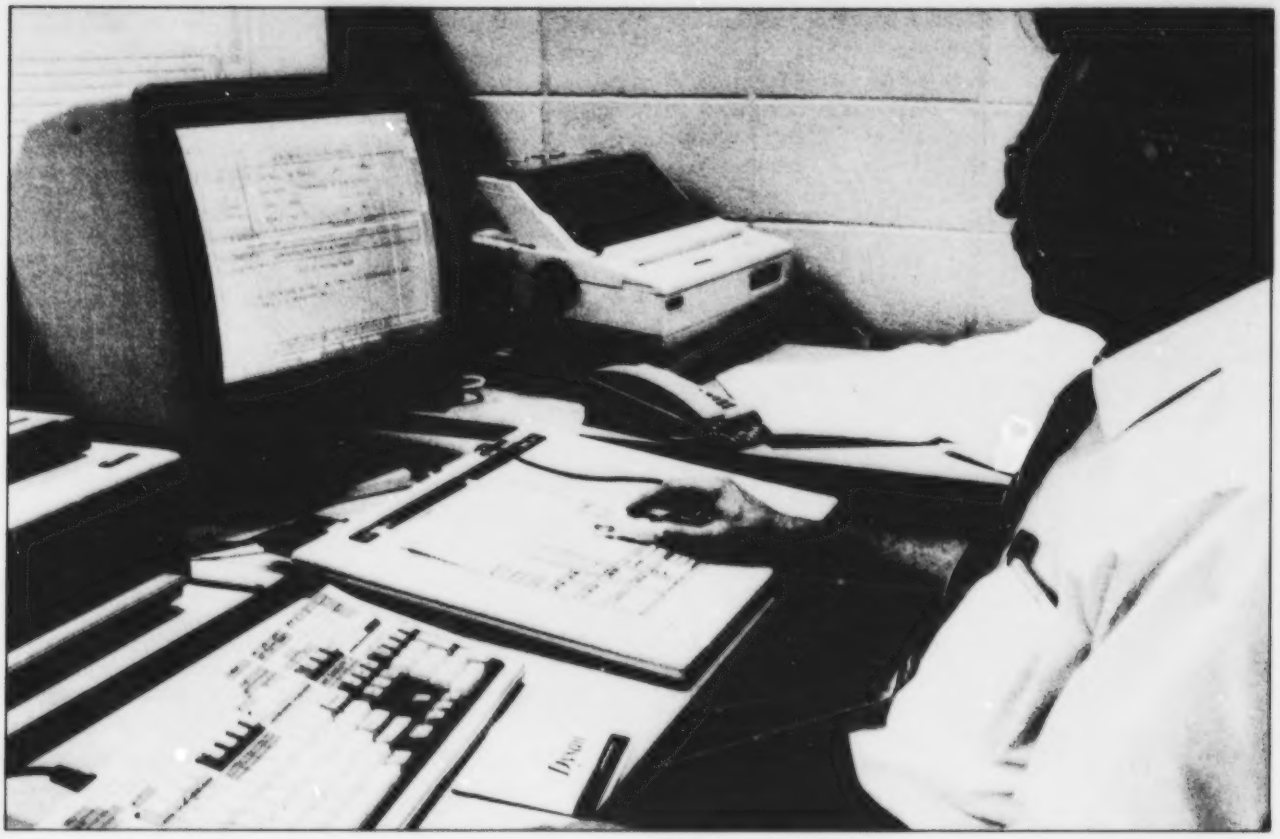
Outre les travaux usuels d'entretien d'été dans la région du Nord, on a procédé à des travaux de gravillonnage, imprégnation, traitement des surfaces, paillage, obturation des fissures et rapiéçage d'asphalte. De plus, trois nouveaux dômes en bois et quatre en toile ont été construits.

Le nombre de charrues assurant le déneigement hivernal, désormais privatisé, est passé à 41 machines.

Dans la région du Nord-Ouest, de nombreuses opérations d'entretien sont confiées de plus en plus au secteur privé.

Les projets d'entretien effectués comprennent la rénovation de ponts, l'imprégnation et le traitement des surfaces, ainsi que l'entretien des routes gravillonnées. Une nouvelle cour pour la patrouille a été achevée à proximité de la voie d'évitement de Kenora, neuf installations d'entreposage de sable ont été construites et un certain nombre d'installations destinées aux patrouilles routières ont été rehaussées.

Génie et construction



Le dessin assisté par ordinateur est un autre aspect de l'engagement du ministère pour l'utilisation efficace de haute technologie.

On pourrait affirmer, à plus d'un égard, que le programme de génie et construction cimente les composantes qui forment le réseau routier provincial. Trois grandes directions ou divisions président à la réalisation de ce programme : la Division du génie routier, la Direction de la recherche et du développement et la Direction des immobilisations relatives aux transports.

Le personnel préposé au génie et à la construction a, pour but premier, d'assurer la viabilité de notre réseau de routes. Ce faisant, il a recours aux technologies accessibles les plus modernes et innovatrices, sans jamais perdre de vue l'importance que rêvet la protection de l'environnement.

Le programme vise deux objectifs essentiels, lesquels consistent à assurer la plus grande mobilité des personnes et des biens et la meilleure compétitivité de la province.

Sous l'aspect environnemental, il convient d'adopter les mesures les plus opportunes de gestion des déchets et du matériel de surplus, d'assurer la formation du personnel en matière de déversements et de participer aux concertations interministérielles sur les questions qui affectent les pêches, la faune et l'archéologie.

On entend également tirer le meilleur parti du progrès technique. Le dessin assisté par ordinateur, les techniques de simulation par ordinateur appliquées à la conception des routes, la recherche de matériaux spéciaux et les techniques de pointe dans le domaine de l'inspection des ponts en sont un exemple. Tout cela s'inscrit dans un effort d'être à l'avant-garde en ce qui concerne les applications de la technologie, à l'avantage des résidents de l'Ontario en tant qu'usagers et bénéficiaires du système de transport.

Un groupe de soutien solide, au sein de la Direction des immobilisations relatives aux transports, oeuvre en ce sens. Son travail comprend la planification des programmes et les tâches d'analyse et d'administration.

Direction des immobilisations relatives aux transports

Des projets bien gérés

Au cours de l'année écoulée, le Bureau de gestion des contrats a élaboré et mis en application un ensemble de politiques, méthodes et systèmes en matière de gestion des contrats, d'assurance de la qualité, de gestion et de formation de la main-d'oeuvre.

Une des tâches principales de la Direction des immobilisations relatives aux transports consiste à donner des avis et à seconder les régions quant à la gestion des projets de construction. Un autre domaine d'activités important est l'élaboration d'un système global d'assurance de la qualité pour les contrats de revêtement des structures. La direction s'est également occupée de la création d'un système prototype d'établissement des documents contractuels à l'intention du personnel régional.

Acquisition de biens immobiliers

Un programme actif d'acquisition des biens immobiliers permet la réalisation efficace et sans accrocs des projets du ministère.

Le personnel du Bureau d'achat des biens immobiliers a élaboré, révisé et contrôlé les politiques et méthodes relatives à l'acquisition, à la vente et à la location des biens immobiliers. Le programme des achats permet d'entrer en possession des terrains nécessaires à la réalisation des projets.

Au total, environ 17,5 millions de dollars ont été consacrés aux acquisitions requises pour des projets routiers, y compris les sommes versées à des municipalités pour des propriétés nécessaires à des voies rapides urbaines.

Processus de gestion stratégique

Le Bureau d'analyse du programme des routes veille au bon déroulement du processus de gestion stratégique et de planification des programmes. Il favorise également la communication et les activités de sensibilisation relatives au programme des routes provinciales.

Les résultats d'un sondage d'opinion publique ont été publiés dans un rapport intitulé «Attitudes du public envers le réseau routier provincial». On continuera de prendre le pouls de la population afin d'être attentifs à tout changement de perception à l'égard du programme.

Le personnel a également préparé une présentation audiovisuelle: «Les routes provinciales: un investissement pour l'avenir», qui permet aux cadres supérieurs et aux gestionnaires du programme de présenter le réseau des routes provincial à divers auditoires.

Contrôle des dépenses

Le Bureau d'administration et d'investissement en matière de construction routière est chargé du plan pluriannuel des immobilisations routières ainsi que du programme annuel d'ordonnancement et de contrôle des dépenses.

Le plan pluriannuel dans le Sud et le Nord de l'Ontario prévoit, par exemple, plus de 5 000 projets distincts d'aménagement routier.

Au cours de l'exercice, le bureau a administré 494 millions de dollars destinés à la construction, à la conception de projets et à l'administration des programmes. Ces fonds proviennent à la fois du ministère des Transports et du ministère du Développement du Nord et des Mines.

Planification du réseau routier

Le personnel du Bureau de planification des routes définit et gère les besoins de capitaux et assure la planification et l'analyse du réseau routier.

Le bureau a, tout récemment, élaboré un programme dit modèle d'impact des transports pour mieux réussir à évaluer les répercussions économiques des options de dépenses d'investissement en capital.

Afin d'améliorer la capacité d'analyse au bénéfice des utilisateurs, on a procédé à l'automatisation du système de gestion de l'inventaire. En outre, tous les procédés d'analyse du débit de la circulation ont été convertis aux fins des applications de la micro-informatique.

Le personnel supervise l'élaboration d'une politique axée sur la fourniture de services à l'usager de la route en Ontario. La recherche vise à établir les besoins des transporteurs professionnels, des touristes et vacanciers et des voyageurs qui se déplacent d'une ville à l'autre ou pour se rendre au travail.

Ce travail sera utile à l'élaboration d'une politique générale visant à mettre à la disposition des automobilistes des centres de service, des aires de repos pour voitures et camions, des aires de pique-nique, des centres de renseignements et des stationnements pour les gens vivant à l'extérieur des grands centres.

Division du génie routier

Souci de l'environnement

Le Bureau de l'environnement veille à une gestion des déchets répondant à des normes environnementales acceptables.

Durant l'exercice écoulé, le bureau a travaillé de concert avec le ministère de l'Environnement en matière de gestion des matières-déchets et des matériaux excédentaires nécessaires à la construction et à l'entretien des routes.

Le bureau s'est assuré de fournir des conseils au personnel du MTO, aux municipalités et aux autres organismes provinciaux et a même organisé un cours sur la gestion des déchets et des déversements. Le personnel a fait également des présentations traitant de nombreuses questions environnementales liées à la construction et à l'entretien des routes.

Par ailleurs, une expertise environnementale a été établie au sein du MTO à propos notamment des évaluations environnementales du bruit, de l'archéologie, des pêches et de la faune, du contrôle de l'érosion et de la qualité de l'eau superficielle et souterraine.

Levés et plans

Le Bureau des levés et des plans mise sur les technologies nouvelles pour l'élaboration des politiques, méthodes et programmes de formation touchant aux applications techniques des sytèmes automatisés de levés.

Le travail a commencé par la conception de méthodes et de logiciels destinés à la réservation électronique de données recueillies par les méthodes de levés traditionnelles.

La Section de photogrammétrie et de télé-détection a administré les contrats de photographie aérienne et de cartographie, réalisé des plans et des mosaïques photogrammétriques et dirigé des projets de télédétection. Au cours de l'exercice, une distance de 3 484 kilomètres a été photographiée par avion à diverses échelles en faisant, pour ce, appel à l'entreprise privée.

Le personnel de la Section de cartographie a réalisé trois projets majeurs et répondu à 46 demandes gouvernementales de services cartographiques.

Gestion des structures

Les entreprises-conseils se sont vu confier une plus grande part des projets de conception de nouveaux ponts et de réfection, soit 29 sur 43. On a fait également appel à des professionnels du secteur privé pour réaliser les dessins de plans de quatres projets conçus au sein du ministère.

La rédaction d'un manuel sur la gestion des ponts continue de représenter une priorité pour le Bureau des ouvrages d'art. La Section de la gestion des ponts a aussi examiné l'état des tabliers de 81 ponts, étudié 99 contrats de réfection et effectué 79 évaluations de capacité.

Dans le cadre du soutien fourni aux municipalités, les plans finals de 155 ponts et de 149 ponceaux ont été approuvés.

Le système informatisé d'analyse des ponts modulaires de l'Ontario est désormais dans sa phase d'application et des séances de formation sont offertes à tous les utilisateurs éventuels.

Le travail du laboratoire de béton, comprend l'évaluation de la durabilité du béton à basse teneur de ciment.

Amélioration des matériaux de génie

Le personnel de la Section des produits bitumineux accorde beaucoup d'importance au pavage des nids-de-poule et au rendement des enrobés à chaud recyclés. Ces procédés ont fait l'objet d'un certain nombre de travaux de recherche et d'évaluations attentives.

En étroite collaboration avec l'industrie des enrobés à chaud de l'Ontario, le travail s'est poursuivi en vue de définir les cahiers des charges. On s'apprête à introduire plus de variations dans les conditions d'acceptabilité.

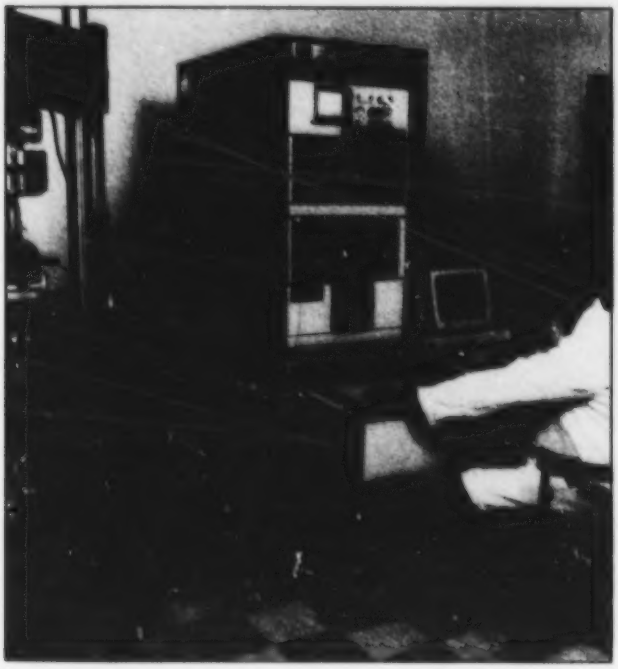
Durant la saison active, le personnel de la Section du béton a beaucoup aidé les équipes régionales de construction. La réalisation de documents audiovisuels de formation aux nouvelles méthodes de

construction s'est poursuivie. La section a également aidé l'industrie dans son programme d'accréditation des techniciens du béton oeuvrant sur le terrain.

Les épreuves de conformité aux normes de résistance du béton se poursuivent. Le laboratoire a terminé l'évaluation des bétons utilisés en Ontario et effectué les tests de durabilité du béton à basse teneur en ciment.

La Section des sols et agrégats a tenu, en coopération avec la région du Centre, des réunions publiques afin de cerner la question et de résoudre les difficultés associées à l'ouverture de carrières en bordure de route dans la région de Caledon.

La section a procédé à des essais sur le terrain pour tester un type de gravier à grain fin devant servir



La section des bitiminueux a entrepris une recherche sur le problème du pourrissement du pavage et la performance du pavage recyclé.

au surfaçage des routes à faible débit de circulation. Les travaux visant à développer des méthodes plus performantes d'essai de la durabilité d'agrégats ont enregistré des progrès.

Le personnel de la Section de la conception des fondations fait bénéficier de ses conseils techniques à la fois l'administration centrale, les bureaux régionaux, les municipalités et les autres organismes extérieurs de tous les aspects touchant à la conception et à la construction des fondations.

C'est ainsi que 35 cas problématiques de construction lui ont été soumis, nécessitant une inspection sur les lieux du personnel plus expérimenté de la section afin de recommander des mesures correctives immédiates. Ces interventions ont porté notamment sur des difficultés de remblayage et de terrassement, des problèmes d'évacuation des eaux des ponceaux et tunnels ou des dispositifs d'ancrage.

Anticipant des mesures plus strictes de limitation d'émissions de solvants, la Section des produits chimiques a entrepris d'effectuer des recherches sur les revêtements bitumineux peu volatils actuellement disponibles. Cela devrait servir à déterminer ceux qui seront plus utiles au ministère.

L'évaluation des matériaux de marquage routier, l'informatisation des procédés d'analyse de l'eau des puits des particuliers et l'obtention des résultats, la rédaction d'un manuel des techniques de laboratoire et le développement de nouvelles méthodes d'essai vont bon train.

Conception des routes

Le personnel de ce bureau déploie ses activités dans cinq grands domaines : élaboration des plans et applications; automatisation des plans; normes routières; drainage et hydrologie; estimation préliminaire et revêtement.

Dans un souci d'économie, la Section de l'élaboration des plans et des applications a été associée à un certain nombre de projets qui ont favorisé une diminution de l'ordre de 40 p. 100 du prix des amortisseurs routiers approuvés par le ministère.

La Section de l'automatisation des plans a publié un guide sur la production de plans conformes aux normes de l'Ontario, à l'aide de la technique du dessin assisté par ordinateur. Cela aura pour effet d'uniformiser les pratiques et d'amener d'autres bureaux techniques à utiliser le système DAO en vue de créer des modèles uniformes. Récemment, le personnel a installé un système en vue de l'automatisation de la production manuelle à venir. La Section des normes routières a poursuivi la gestion et l'entretien du système de normes provinciales de l'Ontario.

La Section du développement du drainage et de l'hydrologie a révisé le plan hydraulique de quelque 80 ponts et projets de gestion des eaux pluviales. Le chapitre 1 du manuel de drainage, traitant du plan hydraulique des ponts, a été publié et environ 1 000 copies ont été distribuées aux usagers.

On a préparé le terrain pour l'introduction des techniques de simulations informatiques relatives à l'analyse hydrologique et aux plans hydrauliques dans les bureaux du ministère. On travaille actuellement à l'élaboration de la politique et des lignes directrices sur les aspects techniques de la gestion moderne des eaux pluviales.

L'équipe d'évaluation de la conception et des revêtements a fait plusieurs démonstrations couronnées de succès sur le pavage en pierres de béton à haute résistance. La section a également fait usage de l'unité

ARAN pour effectuer une étude spéciale sur la profondeur des ornières sur 4 500 kilomètres de voie, des routes provinciales du Sud de l'Ontario. De plus, le personnel a révisé et approuvé les critères de conception de 152 projets.

Direction de la recherche et du développement

Revêtements, chaussées et matériaux

Le personnel du Bureau de recherches sur les revêtements et les chaussées a visé à améliorer la conception, la construction et l'entretien des revêtements routiers. On a voulu en particulier trouver des solutions au problème du creusement de la chaussée par les véhicules lourds. Dans le domaine de la sécurité routière, on a reconnu le besoin de poursuivre la recherche sur les barrières et les obstacles en bordure des routes.

Le Bureau de recherche sur les matériaux a mis au point un véhicule prototype pour l'inspection des ponts. Connu sous le nom de système DART (application du radar et de la thermographie), cette machine est utile pour détecter la détérioration des tabliers de pont. Le travail entrepris cette année et consistant à mesurer les petits mouvements des ponts a eu un effet important sur l'Ontario Highway Bridge Design Code et, en particulier, sur les exigences concernant les appareils d'appui.

Sûreté des structures

Le Bureau de recherches sur les structures a procédé à des essais sur 20 ponts. Un grand nombre de ces tests ont été effectués sur les plaques de béton conçues selon la nouvelle méthode appliquée en Ontario. D'autres tests ont été effectués sur des ponts projetés selon des méthodes plus traditionnelles qui exigent de l'acier en grandes quantités.

L'équipe a également développé des méthodes simplifiées d'analyse des ponts, en s'aidant du micro-ordinateur. Elle a aussi mis au point une technique analytique qui permet des charges supérieures sur des ponts situés sur des routes peu fréquentées.

Technologie des systèmes de circulation

Le personnel du Bureau des systèmes de circulation et de décision a pris une part active à un programme d'application de technologies de pointe (comme par exemple les systèmes de mouvement des véhicules et d'information) à l'état de la circulation sur les routes.

En outre, un plan d'étude préliminaire sur l'effet de trains routiers plus longs sur la circulation routière rurale a été élaboré pour le compte de l'Association des routes et transports du Canada. D'autres travaux de recherche ont été entrepris pour une analyse de l'assise technique et une étude coûts/avantages des voies pour véhicules lents.

Le Bureau des innovations routières et de la recherche stratégique a mis sur pied une base de données sur les activités scientifiques menées à la grandeur du ministère. Ce système sera utilisé en interface avec Statistique Canada et comme soutien des travaux du Conseil du premier ministre sur la science et la technologie.

Le système de gestion de la circulation sur les autoroutes de Burlington continue de réduire considérablement les accidents.

Par son travail, la Division de l'entretien et de l'exploitation des voies publiques aide le ministère à réaliser ses objectifs dans un certain nombre de domaines prioritaires. Elle contribue à l'exploitation sûre et efficace des voies publiques de l'Ontario, en s'acquittant à l'année longue des tâches d'entretien du réseau, en veillant à ce que toutes les dispositions prises dans ce sens soient respectueuses du cadre environnemental et en contribuant à l'amélioration de l'infrastructure touristique.

Les améliorations apportés par cette division contribuent à réduire les encombrements ainsi que le nombre et la gravité des accidents et à permettre aux usagers de la route de circuler sur un réseau tout à fait viable.

Au cours de l'exercice écoulé, un certain nombre de réalisations méritent d'être citées dans des domaines tels que les normes de qualité en matière d'entretien, le paysagisme, la réforme et la gestion des permis, la signalisation routière, la gestion de la circulation autoroutière, les systèmes de circulation synchronisés, la mise en place de méthodes de gestion de la circulation et de logiciels informatiques, l'achat d'équipement et son entretien et l'administration générale.

D'autres bureaux apportent un soutien à la division dans les tâches qui concernent l'infrastructure du système de transports.

Entretien et exploitation des voies publiques

Entretien

Deux bureaux distincts sont responsables de la planification de l'entretien, de la planification financière, du contrôle des dépenses et de la direction des politiques d'exploitation.

Le Bureau de la planification de l'entretien a pour objectif d'améliorer constamment l'efficacité des travaux d'entretien en reliant la gestion de ces opérations aux plans stratégiques et opérationnels de la division. Une meilleure planification et un système de révision très au point contribuent à concilier des niveaux acceptables de services avec les ressources disponibles.

La modernisation technologique du système de gestion de l'entretien s'est poursuivie en harmonie avec le Plan stratégique des technologies d'information du ministère.

Le Bureau de la planification de l'entretien a mené à bien la première phase de la révision des normes de qualité en matière d'entretien. De nouvelles normes seront promulguées sous peu relativement au contrôle des opérations en hiver, à la surface et l'accotement des routes, à la signalisation horizontale et aux patrouilles routières.

Le bureau exerce en outre un rôle important sur le plan environnemental et social. À titre d'exemple, les architectes paysagistes du ministère ont pris une part active dans l'inventaire, l'évaluation et l'interprétation des facteurs paysagers et esthétiques pour des projets prévus dans le cadre du programme d'investissement en matière de construction routière et fourni des services de consultation esthétique dans 82 projets. Le personnel a aussi mené à bien 29 projets d'aménagement paysager prévoyant la plantation d'arbres et arbustes en bordure de routes de construction récente.

Génie et gestion de la circulation

Le Bureau du génie et de la gestion de la circulation comprend cinq sections chargées respectivement de la signalisation routière, du génie électrique, de la gestion de la circulation autoroutière, d'analyse et développement de la circulation et d'administration de bureau.

Au cours de l'année, la Section de la signalisation routière a été associée à bon nombre de projets majeurs. Une de ses mesures les plus importantes est destinée à prévenir le danger qui peut surgir lorsqu'un débit intense de circulation va de pair avec des travaux de réfection et d'entretien en cours.

La question a été traitée dans un documentaire, tourné récemment, qui prône la diffusion du manuel de régulation de la circulation durant des travaux routiers. Le film est projeté dans le cadre d'un programme de sensibilisation destiné au personnel du ministère et aux entrepreneurs qui effectuent des travaux de pavage ou d'aménagement routier.

La section s'est aussi attardée à améliorer les services offerts aux résidents de l'Ontario et aux visiteurs, en augmentant le nombre de panneaux bilingues sur les routes provinciales. Un réseau de 4 600 kilomètres est désormais doté de panneaux bilingues et on a prévu de le prolonger de 2 100 kilomètres.

La Section de la gestion de la circulation autoroutière a poursuivi la tâche visant à exploiter ou à améliorer les systèmes de gestion existants, tout en élargissant les applications de cette technologie à d'autres domaines. Un grand nombre de projets ont été entrepris, durant l'année écoulée, à Toronto, Mississauga, Burlington-Hamilton et Ottawa.

Le système de Burlington entre dans sa troisième année de fonctionnement, tandis que des améliorations sont apportées aux procédés opérationnels et à la fiabilité de l'équipement. Un processus d'évaluation continu indique que la gestion autoroutière a continué de se traduire par une diminution sensible des accidents, avec une efficacité accrue lors d'un débit intense de circulation.

La somme de connaissances et l'expérience que le ministère a acquis dans le domaine des systèmes de gestion de la circulation autoroutière sont mises en commun avec les ingénieurs-conseils, les entrepreneurs et les fournisseurs du secteur privé au Canada. L'Ontario fait également bénéficier de son savoir-faire en la matière d'autres paliers de compétence, au Canada et à l'étranger.

Un système d'éclairage à haut support mis en place à l'intersection de la 401 et de l'avenue Bayview.

La Section de développement et d'analyse de la circulation a atteint, au cours du dernier exercice, plusieurs de ses objectifs. Les travaux techniques suivants se sont poursuivis : projet conjoint fédéral-provincial d'élaboration d'un système de circulation intégré, système informatisé de gestion de la circulation régionale, traitement décentralisé des données et répercussions sur les bureaux d'étude au niveau du ministère, des divisions et des bureaux, aide aux municipalités pour l'application des nouvelles normes en matière de passages pour piétons.

La section a également participé à 22 études sur la circulation routière dans les municipalités et en a achevées six .

Au sein de la Section du génie électrique, on a poursuivi les travaux de mise à jour des spécifications techniques du matériel de commande des signaux lumineux, conjointement avec le réaménagement de ses grandes composantes. La conception du logiciel des systèmes de gestion de la circulation sur l'autoroute 401 a été réalisée et subi les tests de réception. Le logiciel peut maintenant être installé.

Les installations d'éclairage à haut support se poursuivent sur le Queensway à Ottawa, sur les autoroutes 401 et 403 et sur l'échangeur à la jonction de l'autoroute 400 et de la route 7, dans la région de Toronto.

Le système de gestion des dispositifs électriques est en fonction dans les districts de Burlington et de Toronto. Cet instrument d'entretien permet également de faire l'inventaire chronologique des contrôleurs de signaux lumineux.

Génie du matériel

On a procédé à l'achat du matériel roulant neuf nécessaire pour réapprovisionner le parc du ministère et réduire l'accumulation excessive des demandes. Le Bureau du génie du matériel a consacré 12,7 millions de dollars à l'acquisition de voitures, fourgonnettes, camions, niveleuses, chargeuses, tracteurs, tondeuses, caravanes et autres.

En outre, la fabrication de trois grandes machines à peindre les routes (ligneur de zone) a commencé. Les plans pour la conception et la fabrication d'une machine de petite taille (hachures croisées) sont désormais prêts. Une machine pour laver les murs et le plafond des tunnels sous le canal Welland a été mise en service.

Un projet pilote relatif à un système d'information de gestion du parc automobile a été réalisé au garage du district de Toronto, au début de 1989. Le système permet l'enregistrement et le traitement en direct des opérations du garage. Il présente, entre autres, le grand avantage de retracer, pour le compte du répartiteur, l'emplacement de tout l'équipement en dotation au district. Il imprime également la liste de toute unité d'équipement, par patrouille et centre de coût.

Les tâches assurées par la Section des archives et de l'administration comportent notamment le soutien comptable et administratif en matière de budget et de contrôle budgétaire, la préparation des états financiers, la vérification des factures, l'autorisation des paiements afférents à l'achat de nouveau matériel et au recouvrement des coûts.

Le Garage du gouvernement a continué de servir sa clientèle de Queen's Park, en mettant à sa disposition des chauffeurs et des véhicules, en l'approvisionnant en carburant et en offrant les services d'entretien mécanique.

Gestion du couloir des transports

Au cours de l'exercice, le Bureau de gestion du couloir des transports a géré un projet pilote destiné à la mise en place d'un système informatisé de délivrance de permis de construction dans la région du Sud-Ouest.

Les règlements d'aménagement ayant presque doublé en nombre par rapport à l'année précédente, la Section de revue du développement des terres a dû examiner 11 400 demandes présentées en vertu de la Loi de 1983 sur l'aménagement du territoire. La Section de l'administration de permis et de la conformité s'est concertée régulièrement avec les 18 bureaux de district qu'elle a aidés dans l'examen de certains dossiers et en matière d'accords juridiques.

Réglementation des transports

Le travail effectué aux postes d'inspection est un aspect important du Programme des règlements sur les transports.

Le programme de réglementation des transports touche à l'élaboration et à l'application des normes de sécurité, à la promotion de la sûreté de la circulation et aux règlements relatifs à la délivrance des permis et aux conducteurs. Il témoigne également des engagements du gouvernement à l'égard de l'industrie du camionnage et des entreprises de transport interurbain, outre l'administration des permis délivrés dans le cas des transports pour le compte d'autrui.

Une des principales composantes du programme et de la mission confiée aux personnes qui l'appliquent est la recherche d'une nouvelle façon d'aborder les questions afférentes à la sécurité et à la réglementation, y compris la poursuite de la coopération, aux paliers intergouvernemental et interministériel.

Cette division comprend : la Direction de l'élaboration des règlements sur les transports, la Direction des activités de réglementation des transports, la Direction des permis et de l'immatriculation et la Direction de la conformité aux normes.

Ses réalisations, au cours de l'exercice 1988-1989, ont été nombreuses. Le personnel a participé à des études visant à accroître la sécurité routière, élaboré les politiques destinées à établir les aptitudes des exploitants de véhicules utilitaires, offert des services de counselling aux conducteurs ayant accumulé un nombre excessif de points de démérite, évalué en détail le Code canadien de sécurité routière et entrepris des recherches en matière de prévention routière.

Grâce au travail de cette division, le système de transports de l'Ontario répond aux normes de sécurité et aux exigences dictées par la loi, pour le mieux-être de tous les usagers.

Division des activités de réglementation des transports/Direction des permis et de l'immatriculation

Administration des permis

Il incombe à ce bureau d'aider et d'informer le public et les organismes publics en toute matière ayant trait aux permis de conduire et à l'immatriculation des véhicules.

Au cours de l'exercice, le bureau s'est notamment attaché à implanter le système d'enregistrement des véhicules en une seule opération qui prévoit un service à guichet unique en vue de l'immatriculation d'un véhicule utilitaire sur tout le territoire canadien.

Outre la mise en place d'un nouveau système des données sur les accidents, le bureau a introduit un système quotidien d'interface permettant de transmettre des renseignements concernant le dossier du conducteur aux assureurs automobiles.

Un système avancé d'examens de conduite garantit les compétences des conducteurs ontariens.

Perfectionnement des conducteurs

Les interventions dans ce domaine ont pour objet le perfectionnement des conducteurs et la surveillance de leur comportement grâce à la gestion de programmes axés sur l'usager de la route.

Une initiative intergouvernementale marquante a été la signature et la mise en oeuvre d'une entente pour l'échange de renseignements sur les infractions au Code de la route conclue avec le Québec et appelée à constituer un modèle pour d'autres protocoles analogues au Canada.

Parmi les activités du bureau, signalons les présentations faites à l'école de médecine de l'Université de Toronto, à l'hôpital Saint-Joseph, à l'hôpital général d'Ottawa et à l'hôpital Chedoke de Hamilton. Les contacts avec le corps médical se sont poursuivis par l'intermédiaire de l'Association médicale de l'Ontario.

Politiques d'exploitation

Les progrès technologiques ont permis d'améliorer les épreuves que doivent subir les conducteurs par une représentation plus fidèle et une mise en situation plus réaliste, rendues possibles grâce aux applications informatiques et au laser optique. Ces réalisations entrent dans le mandat confié au bureau, qui poursuit la création des politiques, la gestion des programmes et les services de formation et de perfectionnement s'appliquant aux programmes ministériels destinés aux conducteurs et aux véhicules.

Dans un souci de coopération interministérielle, la mise en oeuvre par étapes du programme concernant les amendes en souffrance a été assurée en liaison avec le ministère du Procureur général. Le système est également utile pour recouvrer les sommes des amendes de stationnement illégal en souffrance par le refus d'immatriculation en cas de contraventions impayées.

Une amélioration du service à la clientèle des opérateurs-conducteurs de véhicules utilitaires a été rendue possible grâce au régime de renouvellement modulable des certificats d'immatriculation, qui permet à l'industriel de prévoir une gestion mieux répartie sur l'année de sa marge brute d'autofinancement.

Opérations de production (Kingston)

Bon nombre d'améliorations et d'allègements de procédure sont l'aboutissement d'une révision en profondeur des modalités de délivrance des permis et des certificats.

Le Bureau des opérations de production coordonne les activités de la Direction de l'immatriculation et du contrôle de Kingston. Il oriente également les activités des services de soutien aux bureaux locaux et de l'exploitation, ainsi que des bureaux du contrôle financier et des opérations d'immatriculation et de délivrance des permis.

Une des fonctions importantes du Service de soutien aux bureaux locaux est de veiller au bon fonctionnement des 370 bureaux de délivrance des permis et centres d'examen, en les soutenant et en

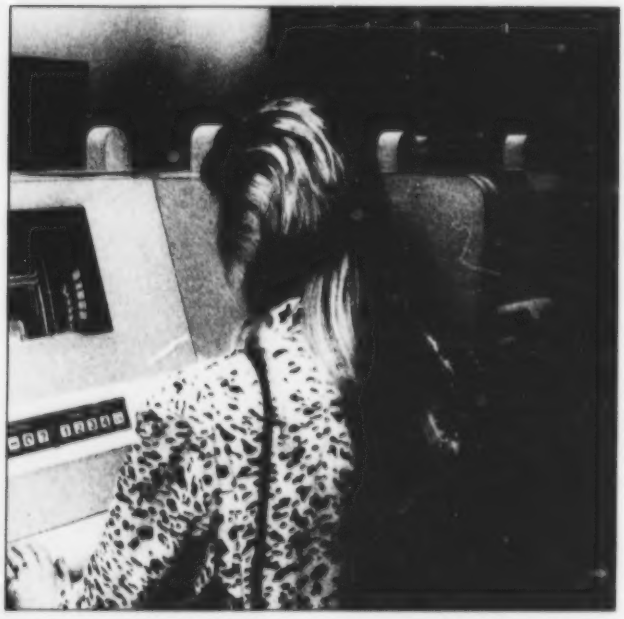
appuyant les programmes touchant les conducteurs, les véhicules et les transporteurs.

De plus, il a fourni des conseillers à demeure aux divers comités, groupes de travail et projets formés pour faire progresser les objectifs de certains programmes.

Parmi les initiatives marquantes de la direction de Kingston, mentionnons la signature d'un protocole d'entente avec une société de cette ville qui emploie des personnes handicapées par un retard de développement. La société fournira les services de préparation des documents pour le compte du ministère.

Le service procure également les services de saisie des données et de gestion des stocks et des documents afférents aux programmes destinés aux conducteurs, aux véhicules et aux transporteurs. Cette année, il a réalisé entre autres une nouvelle formule de rapport des accidents routiers.

Le Bureau des opérations de délivrance des permis



L'utilisation d'une technologie avancée a amélioré le système de tests des conducteurs.

a implanté un régime de remboursement automatique afin d'accélerer le traitement de plus de 9 millions de dollars devant être remboursés au public. Le personnel a aussi appuyé le programme d'immatriculation des opérateurs de véhicules utilitaires en versant aux dossiers des transporteurs les renseignements concernant les peines infligées par les tribunaux.

Le bureau offre les services de renouvellement postal des permis et des plaques minéralogiques et autres services spéciaux. Dans le cadre des régimes afférents aux conducteurs, aux véhicules et aux transporteurs, il gère également les dossiers concernant les accidents de la route, les condamnations et les remboursements.

Au cours de l'exercice financier 1988-1989, les recettes engendrées en vertu du programme de réglementation des transports et provenant de toutes les activités liées aux conducteurs et aux véhicules excédaient 526 millions de dollars. Il appartient au Bureau du contrôle financier de procéder à l'écriture et à la consolidation de ces sommes.

Le bureau a entrepris, durant l'année, de coordonner les travaux d'un groupe d'études qui a examiné les activités génératrices de recettes.

Direction de la conformité aux normes

Bureau d'immatriculation des transporteurs

Par l'adoption d'une mesure de poids pour les camions en matière de sécurité, le personnel a assumé la gestion et le maintien des programmes relatifs aux certificats d'aptitude et permis d'exploitation de véhicules utilitaires à l'intention des conducteurs. Ces programmes sont conçus pour s'assurer que les requérants ont les compétences requises pour conduire de manière prudente et responsable sur la route. Ils ont également pour but de permettre la tenue de dossiers permettant d'identifier les conducteurs qui ne se conforment pas aux lois régissant la sécurité, les permis et autres matières connexes.

La Loi de 1988 sur le camionnage modifie les exigences d'admission sur le marché en imposant la nécessité d'un examen d'aptitude du requérant plutôt qu'à partir d'une étude basée sur le besoin de services additionnels.

Avec l'adoption de la nouvelle Loi sur le transport par véhicule à moteur, le personnel a commencé à administrer l'examen révisé de sécurité afin de fixer une cote de sécurité et de déterminer si le requérant est apte à recevoir un permis d'exploitation extraprovincial. On a poursuivi la conversion des permis d'exploitation de véhicules utilitaires actuels pour les rendre sous la nouvelle forme terminologique normalisée.

Contrôle des transporteurs

Le personnel de la Section de liaison et d'application des lois a oeuvré à l'établissement des heures de service à l'échelle provinciale et des normes d'inspection des véhicules utilitaires, ainsi qu'aux procédés opérationnels nécessaires à l'application des lois et règlements. Parmi d'autres tâches, la section a également coordonné la formulation et la mise en oeuvre du Code canadien de sécurité routière.

L'équipe des enquêtes spéciales a collaboré avec le personnel affecté à l'application des lois pour exécuter

13 mandats de perquisition en vertu du Code criminel du Canada. Ces enquêtes ont entraîné 76 accusations portées conformément à la Loi sur le transport par véhicule à moteur contre 11 transporteurs qui n'étaient pas en possession d'un permis ou qui se trouvaient en situation anormale. Des accusations ont également été portées contre 25 expéditeurs pour surcharge de camion.

Depuis le début du régime de profil des transporteurs, presque 1 200 lettres de mise en garde ont été distribuées aux exploitants de véhicules utilitaires, ce qui a eu pour effet d'accroître sensiblement le degré de conformité aux normes. En outre, 270 entrevues visant à améliorer le comportement des transporteurs ont été effectuées sur le territoire provincial.

Politiques et normes d'exploitation

Le Bureau des politiques et normes d'exploitation entreprend des recherches et travaille à la formulation de nouvelles lois et réglementations ou à l'amendement de la réglementation actuelle concernant les transporteurs et les programmes d'inspection des véhicules. Les politiques et méthodes qui en résultent, accompagnées des documents pertinents, sont distribuées sous forme de directives.

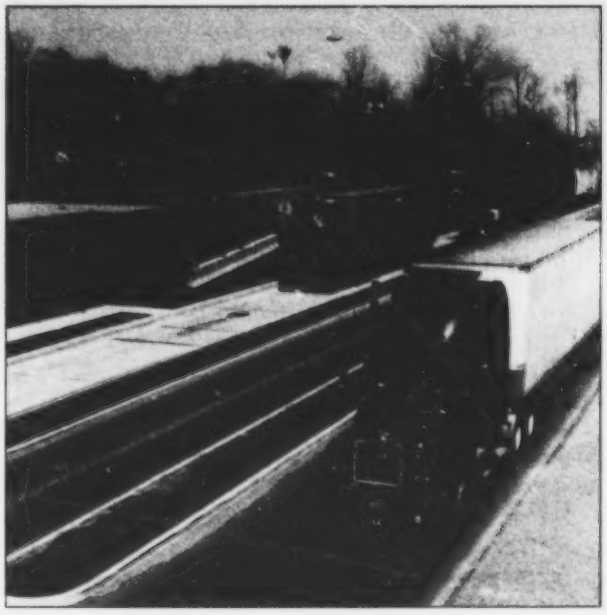
Cela traduit bien la vocation du bureau comme centre de référence pour la mise en oeuvre des politiques afférentes aux transports des biens et des personnes sur les routes de l'Ontario. Ses spécialistes procurent également une expertise technique pour aider à l'interprétation des politiques et des questions de réglementation du ministère.

Un accent particulier, tout au long de l'année, a été mis sur la sensibilisation du personnel du ministère et des représentants du secteur industriel aux dispositions de la Loi sur le camionnage, du Code canadien de la sécurité routière et du transport des produits dangereux.

Planification et évaluation du programme

C'est par le biais de la planification et de l'analyse relatives à la gestion des ressources budgétaires et des ressources humaines que le programme de réglementation des transports reçoit le soutien et l'orientation indispensables.

Le bureau s'acquitte des tâches relatives à la préparation du budget du programme, au contrôle des dépenses et au recouvrement des sommes y afférentes, ainsi qu'aux prévisions et à la réponse aux questions d'ordre monétaire.



Le système d'inspections des camions comprend la vérification des documents pertinents aussi bien que l'état mécanique du véhicule.

Systèmes de réglementation des transports

Au cours de l'année, le Bureau de l'amélioration des systèmes, le Bureau des systèmes de réglementation et le Bureau de soutien au réseau ont été associés à de nombreuses activités. Le réseau d'échange interprovincial des dossiers permet, par exemple, au préposé d'avoir un accès direct aux renseignements concernant à la fois le conducteur et le véhicule, dans tout le Canada.

L'amélioration du réseau d'échanges concernant les conducteurs et les véhicules permet des interfaces directes et des interconnexions avec les systèmes d'autres ministères, le réseau interprovincial, les organismes d'application de la loi et les assureurs automobiles. L'identification et le contrôle des infractions ont été désormais simplifiés et se traduisent par plus de sécurité sur les routes. À ce jour, le réseau est en fonction dans plus de 400 points de la province.

Un système plus efficace de surveillance et de contrôle des dispositions afférentes aux permis des transporteurs a été conçu par suite des amendements apportés aux lois édictées en matière de permis d'opérations d'immatriculation des transporteurs commerciaux.

D'autres mesures comprenaient la réalisation du projet de visa pour freins à air comprimé et la coordination des systèmes pour le projet d'immatriculation des véhicules à demande unique qui se traduira par un service à guichet unique en ce qui concerne l'immatriculation des véhicules utilitaires sur le territoire nord-américain.

Direction de l'élaboration des règlements sur les transports

Coordination et développement de la sécurité

Les usagers de la route ont été le groupe visé par un bon nombre de mesures de développement, de recherche, de promotion et d'éducation. On a également encouragé l'usage de l'équipement de sécurité à bord des véhicules.

En réponse aux inquiétudes exprimées par la population, la réglementation mise en oeuvre par le ministère traitait de divers aspects de la sécurité à bicyclette. À cet égard, on fait remarquer que le cycliste est tenu d'observer les mêmes règles auxquelles obéissent les autres véhicules.

Une révision en profondeur des politiques est en cours, qui concerne l'immatriculation par étapes progressives intéressant les nouveaux conducteurs, le réexamen d'anciens conducteurs et l'immatriculation des taxis. La Commission de l'assurance-automobile de l'Ontario a également examiné la nouvelle tarification proposée par les assureurs.

Le personnel a continué d'évaluer l'efficacité du programme d'entrevues de groupe pour les conducteurs ayant neuf points de démérite. Un guide de formation à l'intention des conseillers a été réalisé et un vidéo achevé.

Un programme de subventions de recherche parrainé par le coordonnateur de la sécurité routière a été inauguré. Les subventions touchent les domaines suivants : l'étude des résultats de l'éducation de la population des cyclistes, des manières d'améliorer les enquêtes sur la circulation routière, les traits de personnalité et autres caractéristiques de la jeune population qui porte ou ne porte pas la ceinture de sécurité et les conditions de la circulation qui sont cause d'accidents.

Afin d'obtenir des données sur l'efficacité des mesures de suspension du permis de conduire, on a interviewé, dans le cadre d'un projet de recherche, des conducteurs qui avaient été suspendus.

Bureau de la politique des transports routiers

Transport par camion

La réforme de la réglementation du camionnage a été au centre des préoccupations du Bureau du transport par camion. Un train de mesures législatives est entré en vigueur en janvier 1988, y compris le projet de Loi de 1988 sur le camionnage, et deux projets de lois complémentaires, soit la Loi portant réforme du Code de la route et la Loi portant réforme de la Commission des transports routiers de l'Ontario.

Considérant que l'Ontario attache beaucoup d'importance au Code canadien de sécurité routière, cette mesure a retenu l'attention toute particulière du personnel du bureau. D'importante normes de sécurité ont été édictées pour réglementer le nombre d'heures de conduite d'un véhicule utilitaire et pour exiger que les conducteurs de camions et d'autobus inspectent leur véhicule quotidiennement.

Déterminer les répercussions qu'aura une telle réglementation est un autre projet d'envergure. On a entrepris de mettre au point un système stratégique de surveillance qui incorpore les données provenant de différentes sources, y compris les enquêtes effectuées par Statistique Canada, les sondages du ministère en matière de véhicules utilitaires, les données des transporteurs et celles des dossiers d'accidents.

Transport par autobus

Parmi les priorités auxquelles s'est attaqué le Bureau du transport par autobus, signalons l'efficacité des réseaux interurbains, la mobilité des personnes handicapées et des personnes âgées et la mise en oeuvre de certaines dispositions du Code canadien de sécurité routière.

Le bureau a assuré la liaison avec les entreprises de transport interurbain, dans le but de parvenir à une démarche provinciale commune concernant le transport des personnes handicapées. Le personnel a également participé à une démonstration, parrainée au palier fédéral, d'un service économique de transport routier sur l'axe Kitchener-Hamilton-Niagara Falls.

Le bureau a en outre établi une stratégie pour clarifier les liens existant entre les entreprises de transport interurbain et les réseaux municipaux de transports en commun. Le personnel a pris en considération les propositions de l'industrie visant à modifier certains statuts et règlements, notamment en ce qui concerne l'interdiction de fumer dans les autobus, et une recommandation portant sur l'uniformisation terminologique de tous les permis d'exploitation des véhicules publics.

Les spécialistes du bureau ont prêté leur concours à l'élaboration de différentes sections du Code canadien de sécurité routière pour les véhicules utilitaires et, en particulier, à l'application de ces dispositions aux entreprises de transport interurbain et de transport scolaire.

Les dépenses du ministère pour chaque route – 1988/1989

ROUTE PRINCIPALE

Numéro de route	Endroit	Construction	Entretien
2	Lancaster-Windsor	5 342 541	5 688 708
2A	Rte 401- Rte 2 Scarborough	3 125	231 701
3	Fort Erié-Windsor	2 480 327	3 290 312
4	Port Stanley-Rte 24	167 846	1 849 701
5	Toronto-Paris	188 237	1 459 644
6	Rte 24-Baldwin Canton Rte 17	1 634 454	3 974 650
7	Rte 417 et Route 17 échangeur .40 ECHANGEUR (Sarnia)	15 307 221	7 232 176
7A	Rte 7 Scotts Corner Rte 7/12 Manchester	1 358 584	631 301
7B	Peterborough-Fowler's Corners		272 906
8	Grimsby-Goderich	713 357	1 016 160
9	Rte 11 - Rte 21	61 121	1 981 894
10	Mississauga-Owen Sound	1 210 931	1 338 712
11	Toronto-Rainy River	21 499 063	15 670 619
11B	Voie d'évitement North Bay	114 599	107 726
12	Whitby-Rte 93	88 511	1 650 888
14	Rte 62-Marmora		252 849
15	Barriefield-Ancienne Rte 17	2 860 249	1 102 021
16	Johnstown-Ottawa	990 623	603 156
17	Rte 417- Frontière du Manitoba	26 674 017	13 753 860
17B	à North Bay	1 411	6 490
18	Leamington-Windsor	870 669	495 847
19	Port Burwell-Tralee	204 822	1 319 941
20	Chutes Niagara-Hamilton	999 262	531 774
21	Rte 3 (Morpeth)-Owen Sound	5 298 181	1 884 434
22	London-Rte 7 et 79	11 313	299 058
23	Rte 7-Rte 9 Teviotdale		744 929
24	Rte 59-Collingwood	444 838	1 501 163
24A	Paris-Waterloo (limites de la ville)		80 823
25	Oakville-Rte 89	1 433 761	938 692
26	Barrie-Owen Sound	1 259	993 527
27	Rte 401-Rte 93	1 016 476	1 673 958
28	Port Hope-Rte 41	3 335 489	1 375 479
29	Brockville-Smiths Falls	181 164	362 276
30	Brighton-Havelock	18 322	308 613
31	Morrisburg-Ottawa		536 995
32	Gananoque-Rte 15		130 760
33	Kingston-Stirling	67 091	983 963
34	Rte 2 (Lancaster)-Hawkesbury	104 498	530 404
35	Rte 401 (Newcastle)-Rte 60	879 727	1 313 258
35A	Fenelon Falls-Rte 35		20 525
36	Lindsay-Burleigh Falls		484 778
37	Belleville-Rte 7		327 078
38	Rte 2 - Rte 7	1 707 094	536 778
40	Blenheim-Sarnia	755 892	556 748
41	Napanee-Pembroke	75 611	1 367 967
42	Rte 29-Westport	833 613	379 523
43	Alexandria-Perth	968	1 085 412
44	Rte 17-Rte 15 (Almonte)		108 696
45	Cobourg-Norwood	389	353 891
46	Rte 7 - Rte 48		164 203
47	Whitchurch/Stouffville-Rtes 7/12	3 361	532 130
48	Toronto - Rte 35	1 192 184	1 390 731
49	Picton - Rte 401		169 640
50	Toronto - Rte 89	423 999	702 073
51	Parc Provincial Rondeau-Jct. Rte 3		130 961
52	Jct. Rte 2/53- frontière du Wellington		113 176
53	Elfrida-Eastwood	54 571	398 804
54	Cayuga-Cainsville	1 858 287	396 539
55	Niagara-on-the-Lake-Route Marie -Route 81 Niagara (Homer)	100	202 480
56	Jct. Rte 3-Elfrida (Rte 53 et 20)		174 965
58	Port Colborne-St. Catharines		253 022
58A	Port Colborne (Rte 58)-Rte 140		61 471
59	Long Point-Shakespeare (Rte 7 et 8)	70 924	794 364
60	Rte 17 (Renfrew)-Huntsville	87 968	1 680 598
61	Frontière Internationale -Thunder Bay	4 099	418 012
62	Rte 33-Bloomfield Rte 17/148-Pembroke	1 164 028	1 741 438
63	North Bay- Frontière du Québec	224 529	332 315
64	Rte 69 - Rte 11	2 695 138	923 017
65	Frontière du Québec-Rte 66	2 202 016	706 697
66	Frontière du Québec-Rte Sec. 566	1 771 256	583 789
67	Iroquois Falls-Timmins		180 760
69	Rte 12-(Voie d'évitement-Sudbury)	7 928 109	2 136 280
69B	Voie d'évitement 69B-Parry Sound	1 831 176	31 769
70	Rte 6/21 -Hepworth 70		126 500
71	Fort Frances - Rte 11/71	128 180	732 663
72	Rte17 (Dinorwic) - Sioux Lookout 72		427 151
73	Port Bruce-Routes 29 et 48/73 Middlesex	2 067 950	246 145
74	Rte 3 (Voie d'évitement New Sarum)-Nilestown		145 150
76	Rte 3 (Eagle) - Rte 2		25 610
77	Leamington- Rte 401		
78	Rte 21 (Dresden) - Wallaceburg		181 388
79	Rte 2 - Rte 21	1 939 585	284 166
80	Rte 2 - Courtright	243 431	288 380
81	Rte 2 - Grand Bend	32 519	175 216
83	Rte 23 (Russelldale)- Rte 21		300 795
84	Hensall - St. Joseph		126 303
86	Kitchener-Amberly	553 596	893 890
87	Harriston - Rte 86 (Bluevale)		245 645
88	Bradford - Rte 27 (Bond Head)	119 064	78 041
89	Rte 11 - Rte 23	108 339	945 643
90	Barrie-Angus		194 138
91	Stayner-Duntroon		57 659
92	Elmvale - Wasaga Beach		98 209
93	Rte 11 - Penetanguishene		550 853
94	Voie d'évitement Callander-Rte 17	14 236	55 096
95	Pointe Alexandria-île Wolfe		81 858
96	Port Metcalfe-extrémité ouest de l'île Wolfe	208 731	236 006
99	Ancaster - Rtes 24 et 5		43 257

Les dépenses du ministère pour chaque route – 1988/1989

Numéro de route	Endroit	Construction	Entretien
100	Jct Rte 401 ou Pont Thames R.		26 573
101	Frontière du Québec-Rte 17	3 740 782	2 639 005
102	Thunder Bay-Sistonens Corners	945 476	272 608
105	Rte 17- Rte Sec. 618	1 260 401	798 886
106	Rte 28 (Dale)- Rte 2 (Welcome)	12 678	29 126
108	Rte 17- Rte Sec. 639 (Lac Quirke)		454 094
112	Rte 11- Rte 66 (Lac Kirkland)		188 833
115	Newcastle - Peterborough	2 373 725	764 643
117	Jct Rte 11 et 35		283 754
118	Rte 121 - Rte 169	1 754 515	710 811
121	Rte 28-Rte 35 (Powles Cors.)	32 907	839 199
124	Rte 69 - Rte 11	2 491	492 960
125	Rte 105 - Quai de Cochenour		84 464
126	Route 37 Middlesex-Route 23 Middlesex	3 818	78 436
127	Maynooth - Rte 60		221 151
129	Thessalon - Chapleau	2 714 893	1 360 866
130	Rte 11/17 - Rte 61	33 811	47 193
131	Route 31 Comté de Simcoe-Rte 27 à Rte 90	29 957	72 308
132	Renfrew - Rte 41	42 818	163 774
133	Rte 33 (Millhaven) -Rte 401		72 686
134	Jct Rte 7 et 28		127 697
135	Route 37 Middlesex-Rte 2/4	90 229	51 763
136	Rte 24 - Orangeville		197 118
137	Rte 401- Frontière du Canada/E.U.		66 010
138	Rte 417 - Cornwall		258 152
140	Rte 3 (Port Colborne)-Welland	615	76 269
141	Rte 69 - Jct Rte 11	250	320 394
144	Rte 17 - Rte 101	19 621	1 835 304
148	Frontière du Québec à Rte 17/62	40 243	101 902
169	Rte 12 à Rte 69 (à Footes Bay)		617 010
400	Toronto- Rte 12 et Rte 69	6 012 056	3 556 777
401	(MCF) Frontière du Québec-Windsor	46 054 982	20 487 869
402	Rte 401- Sarnia	437 190	1 316 441
403	Rte 401/410 - Rte 53 échangeur	6 397 402	3 940 251
404	Rte 401 et Promenade Don Valley - Route 15 York	8 545 669	914 259
405	Autoroute Queen Elizabeth-Pont International (Queenston)	534 933	206 475
406	Welland - Autoroute Queen Elizabeth	2 353 830	337 570
409	Rte 401 - Route de l'Aéroport		367 264
410	Rte 401 et 403 - Brampton	20 653 058	317 081
416	Jct Rte 2-Johnstown à Ottawa (Proposé)	930 859	
417	Frontière du Québec - Rte 7 et Jct Rte 17 Ouest	15 579 312	3 168 774
420	Route 106 Niagara - Pont Rainbow (Chutes Niagara)	6 235	192 256
427	Etobicoke-Coules Ct.-Indian Line	2 382 575	1 473 721
	Autoroute Queen Elizabeth Toronto - Fort Erié	25 853 695	6 804 579
	Kitchener/Autoroute Waterloo	200 788	403 863
	Voie Express E.C. Row	6 667 238	419 511
	Autoroute Brantford	186 497	4 885
Total des routes principales		281 759 581	161 391 107

Les dépenses du ministère pour chaque route – 1988/1989

ROUTES SECONDAIRES

Numéro de route	Endroit	Construction	Entretien
502	Rte 11 - Rte Sec. 594	500	711 106
503	Tory Hill - Kirkfield	1 352 571	774 398
504	Rte Sec. 620 - Rte 28	767 470	148 120
505	Rte 48 - Uphill (Rte Sec. 503)		145 766
506	Plevna - Rte 41		197 013
507	Rte 28 Rte Sec. 503 (Gooderham)	1 264 864	374 345
508	Calabogie (Rte Sec. 511)- Rte 17		162 055
509	Rte 7-Plevna (Rte Sec. 506)	299 723	333 456
510	Magnetawan - Rte 124		18 033
511	Rte 7-Rte Sec. 508	10 500	468 875
512	Eganville (Rte 41) - Rtes 60/62		252 624
513	Rte 132-Frontière du Canton d'Admaston	97 225	113 751
514	Rte 28 - Rte Sec. 515	10 508	108 717
515	Rte Sec. 512-Rte 62	1 362 435	260 172
516	Rte Sec. 599-Rte Sec. 642		309 785
517	Rte 62-Route Fort Stewart-Canton de Carlow	459 036	87 920
518	Lac Sand - Rte 69	1 809 085	635 817
519	Rte 17 à Route Green Lake-Canton de Dunphy	545 997	202 142
520	Rte 11 - Ardbeg	4 398	370 096
522	Rte 11 - Rte 69		644 726
523	Frontière de la région Nipissing-Rte 60		116 572
524	Rte Sec. 522 - Rte Sec. 534		103 515
525	Rte Sec. 596-Réserve Indienne White Dog		203 770
526	Rte 69 - Britt		47 376
527	Rte 11/17 - Armstrong	4 055 262	1 539 391
528	Baie de Wolseley - Rte 64		79 217
528A	Pine Cove - Rte Sec. 528		30 976
529	Jct Rte 69 Sud et Rte 69 Nord		201 839
529A	Rte Sec. 529 - Bayfield Lodge		27 814
531	Bonfield - Rte 17		22 506
532	Rte Sec. 556-Route Christina Mine		20 293
533	Mattawa - Rte 63		380 957
534	Powassan - Route Patterson Lake	500	272 543
535	Rte 64 - Rivière Veuve	1 566 675	307 565
537	Rte 69-Rte 17 (Centre du Nickel)	50 899	194 235
538	Jct Rte 17 Est et Rte 17 Ouest	200	61 398
539	Rte 64 (Field) - Rte 17 (Warren)	1 847 330	282 849
539A	Rte Sec. 539 - Route Tert. 805		43 823
540	Little Current - Baie de Meldrum	1 431 358	1 010 204
540A	Rte Sec. 540 - Route L5-6 Barrie Island		118 986
540B	Jct Rte Sec. 540/542 Est et Rte Sec. 540 Ouest	596 067	93 487
542	Rte 6-Rte Sec. 540/540B (à la Baie de Gore)	594 771	642 919
542A	Rte 542-Route L10-11 du Canton de Tehkummah	2 200	13 907
546	Rte 17-Lac Mount	13 944	598 457
547	Rte 101-Jct. de Hawk		42 867
548	Rte 17-Rte Sec. 548 (du Nord)	358 591	477 205
550	Sault Ste. Marie - Gros Cap		81 802
551	Baie de Province - Rte Sec. 540		309 584
552	Rte Sec. 556-Canton de Fenwick-fin de la route	79 764	139 382
553	Massey-Route Tert.810		327 642
554	Rte Sec. 546 - Rte 129		107 630
555	Rampe de mise à l'eau de Magog Lake - Rte 557		73 319
556	Rte 17 - Rte 129	1 120 689	711 583
557	Rivière Blind - Lac Matinenda	37 020	137 251
558	Haileybury - Pont Montreal River		156 921
559	Rte 69-Parc Prov. de Kilbear	175 043	126 093
560	Rte 11 - Rte 144	1 466 609	1 198 850
560A	Rte Sec. 560-(Westree)		44 884
561	Bruce Mines - Rte Sec. 638	1 500	135 579
562	Rte 11 - Rte 65		83 056
563	Rte 17-Baie de Batchawana-quai du gvt.		69 425
564	Rte 112-Canton C6 de Pacaud-fin de la route (présumé)		44 062
565	Rte Sec. 550-Sault Ste. Marie (à l'entrée de l'aéroport)		11 368
566	Matachewan -Mine de Ashley		150 735
567	Haileybury - Barrage Lower Notch (fin de la route)	287 223	197 982
568	Rte 11 - Kenogami	471	14 088
569	Jct Rte 11 Sud et Rte 11 Nord		163 135
570	Rte 11 - Canton de Maisonville	471	24 628
571	Rte Sec. 562-Rte 11 (Voie d'évitement Earlton)		33 419
572	Rte 11 - Rte 101		132 540
573	Charlton - Rte 11	55 076	298 071
574	Rte Sec. 652 - Norembega		76 243
575	Jct Rte 17 et Rte 64	249	139 321
576	Rte 101-entrée de la Mine Kam-Kotia (fin de la route)		137 520
577	Rte 101 - Iroquois Falls (Rte 67)	11 065	120 467
578	Iroquois Falls - Rte 11 (Lac Nellie)		40 531
579	Rte Sec. 652 - Gardiner		169 690
580	Rte 11 - entrée du Parc Poplar Lodge-Canton d'Eva		40 985
581	Rte 11 -Parc Prov. de Remi Lake		49 898
582	Jct Rtes 11/17 Nord et Rte 11/17 Sud		20 865
583	Mead-Lac Ste Therese	717 886	235 106
584	Mine de Hardrock-Nakina-(fin de la route)		222 908
585	Rte 11/17 - Pine Portage-(fin des panneaux de signalisation)		125 355
586	Rte 11-fin des panneaux de signalisation		17 139
587	Rte 11/17-fin de la route (Panneaux)	256 218	206 772
588	Rte 11/17-fin de la route		

Les dépenses du ministère pour chaque route – 1988/1989

Numéro de route	Endroit	Construction	Entretien
	(Panneaux)	135 203	163 246
589	Rte 102-fin de la route (Panneaux)	100	105 376
590	Rte 11/17-Rte Sec. 588		79 097
591	Rte Sec. 589-Canton de Ware (fin de la route)		26 906
592	Rte 11 (Novar)-Jct Rte 11 Nord	6 462	98 424
593	Rte 61-Rte Sec. 588	354 100	69 078
594	Dryden-Jct Rte 17 Ouest	182 976	170 186
595	Rte Sec. 597-Rte Sec. 590	103 217	222 117
596	Rte 17(Keewatin)-MTO Rte (fin des panneaux)	178 187	260 204
597	Route Cloud Lake-Rte Sec. 608	41 384	57 200
598	Rte Sec. 604-Rte Sec. 666		37 797
599	Rte 17-Central Patricia	3 694 982	1 115 622
600	Jct Rte 71 et Rte 11	92 599	512 763
601	Dryden-Jct Rte 17 Est		245 087
602	Fort Frances-Emo		287 809
603	Rte 17-Dyment		28 102
604	Rte 17-Aéroport de Kenora		47 955
605	Rte 17 - Lac Rugby (fin de la Rte)	89 686	84 609
607	Rte 69-Rte 64		59 837
607A	Bigwood-Schell's Camp		15 408
608	Rte 61-Rte Sec. 595	245 064	344 875
609	Rte 105-Lac Clay (fin de la Rte)		101 175
610	Rte 67-Rte 101		96 779
611	Rte Sec. 602-Route Lake Wasaw (fin de la Rte)		96 213
612	Région de Muskoka-Rte 69		27 049
613	Rte Sec. 602-Lac Despair (fin de la Rte)	1 537	457 786
614	Rte 17-M.T.O. Centre d'entretien (fin de la Rte)	1 924 787	324 423
615	Rte 71-Lac Clearwater		97 195
617	Rte 11 (Stratton)-Rte Sec. 600		110 121
618	Lac Rouge-Route Olsen Mine		67 711
619	Rte 11 (Pinewood)-Rte Sec. 621		243 943
620	Rte 62 - Rte 28	340	234 280
620A	Rte Sec. 504-Rte Sec. 620		2 891
621	Rte 11 - fin de la route	388 451	331 014
622	Rte 11B (Atikokan)-Route Bending Lake	1 129 505	91 057
623	Rte 11-Route Bush		16 394
624	Rte 11 - Rte 66		238 306
625	Caramat-Rte 11		163 950
626	Rte 17 - Marathon	10 592	22 735
627	Rte 17 - Parc National de Pukaskwa Limites Nord-Ouest	16 284	70 627
628	Red Rock-Rte 11/17		26 827
629	Timmins-Aéroport de Timmins		53 962
630	Kiosk-Rte 17	222 663	185 374
631	Rte 17 - Rte 11	4 514 835	1 049 188
632	Région de Muskoka-Rte 141	183 946	70 136
633	Rte 11 - fin de la route		19 375
634	Smooth Rock Falls - Barrage d'Abitibi Canyon	1 000	374 959
635	Rte 17 - Pont Des Joachims (Extrémité Sud)	108 786	15 408
636	Rte 11-Route C4-5 du Canton de Clute (fin de la route)		23 643
637	Rte 69 - Killarney	745 024	667 302
638	Pont de Bailey - Rte 17	418 688	237 570
639	Rte 108 - Rte Sec. 546		133 481
640	Rte Sec. 571-entrée de l'aéroport d'Earlton		16 732
641	Rte 17-Rte Sec. 596		67 697
642	Rte Sec. 599 - Route Wellington-Rte 72	79 211	353 207
643	Rte Sec. 584-Route Cavell		63 341
644	Rte 69 (Pte. Au Baril)-Pointe Au Baril-école (fin de la route)		5 807
645	Rte Sec. 529- Byng Inlet		23 226
647	Rte 17-Magasin du Parc du Lac Bleu		42 041
648	Entrée de Dyno Mines-Jct Rte 121 (Ouest) (Fin de la boucle)	129 611	211 410
649	Bobcaygeon - Rte 121		113 622
650	Dane - Rte 112- Mine d'Adams croisement ONR	180	44 510
651	Rte 101-Missanabie-croisement de CP		342 082
652	Cochrane- Pont Kattawagami R.		839 575
653	Chenaux-Rte 17		61 141
654	Rte Sec. 534-Rte 11	554 539	138 047
655	Timmins-Rte 11		382 224
656	Rte Sec. 533- Entrée de la centrale électrique Holden		24 911
657	Rte 105 - Goldpines		30 964
658	Kenora-Redditt (station du C.N.)	19 920	133 079
659	Rte Sec. 604-Rte Sec. 658	7 300	110 993
661	Rte 144 - Gogama		43 032
663	Rte 11-Calstock-croisement du C.N.		25 174
664	Rte 72 - fin de la route		101 462
665	Rte 17-Richan-station de C.N.R.		95 884
667	Rte 129 - Sultan		226 011
668	Rte 11 - entrée du Parc Provincial de Green Water		67 101
Total des routes secondaires		38 292 552	32 873 262

Les dépenses du ministère pour chaque route – 1988/1989

ROUTES TERTIAIRES

Numéro de route	Endroit	Construction	Entretien
801	Rte 11-Route du Pont Namewaminikan	20 449	51 196
802	Kashabowie-fin de la Rte-Route Burchell Lake		49 289
803	Timmins-Rte 101-Forks (fin de la Rte)		20 696
804	Rte 105 (Barrage inférieur des Chutes du Manitou)	16 707	
805	Rte Sec. 539A (River Valley) -lac Pond (fin de la route)	1 118 558	108 965
807	Rte Sec. 622-fin de la Construction	6 313 648	
810	Rte Sec. 553- Richie Falls		280 313
811	Rte Sec. 527- Pont temp. Weaver R.		222 872
Total des routes tertiaires		7 452 655	750 038

ROUTES D'ACCÈS, CHEMINS INDUSTRIELS ET CHEMINS À GRANDE CIRCULATION

Endroit	Construction	Entretien
Routes Water et Bank		8 831
Ancienne Rte Sec. 503 à Irondale		34 502
Ancienne Rte 11		41 739
Ancienne Rte 11 au Lac Hanna		46 926
Ancienne Rte 68 au Sud d'Espanola		84 160
Ancienne Rte 69 au Sud de Sudbury	38 270	135 472
Ancienne Rte Sec. 544 au Lac Windy		189 453
Ancienne Rte 17 Heyden		23 815
Ancienne Rte 17 à Rossport		14 159
Rte Jct. 11 au Lac Rainy		4 507
Rte Jct. 96 à Dawson Point		17 009
Ancienne Rte 17 (Canton de MacNicol)		5 901
Ancienne Rte 17 (Canton de Kirkland)		19 013
Ancienne Rte 11 à Sunshine		8 942
Ancienne Rte 11 - Shabaqua Loop		6 707
Ancienne Rte 17-Raith Loop		2 981
Route Young à Foleyet		2 565
Centre de Nairn à la Rte Sec. 658		72 547
Rte 129 à Aubrey Falls		11 368
Rts. 24/53 à la Rte 2 - Paris		51 226
Ancienne Rte 71 à Nestor Falls		1 393
Ancienne Rte 105 - au Nord de Rte 17		18 111
Ancienne Rte Sec. 567		9 901
Route Bloomfield Jct Rte 401		14 253
Ancienne Rte 17 au Canton de Boys		1 803
Ancienne Rte Sec. 551		18 567
Ancienne Rte Sec. 584A		12 668
Ancienne Rte 144 à Benny		14 280
Ancienne Rte 11 - au Canton de Grenfell		13 360
Ancienne Rte 560-Canton de Chester		21 591
Ancienne Rte 112-Canton d'Otto		5 606
Voie d'évitement de Sudbury (Sect. S.O.)	15 851	93 568
Ancienne Rte Sec. 592 - Novar		6 401
Ancienne Rte 11 à Burks Falls		6 401
Voie Express E.C. Row (Windsor)	171 858	
Partie du Rte 622 - Atikokan	340 456	10 122
Ancienne Rte 3 - via St. Thomas	6 588	
Ancienne Rte 581 - Route Remi Lake		4 008
Ancienne Rte 559 au Nord de la Route Dillon		120 931
Jct. de la Route Hanlon et de la Rte 24-Avenue Waterloo		7 637
Nouvelle route Arterial Burl. Skyway		102 451
Ancienne Rte 6 (Voie d'évitement de Caledonia)		29 597
Nouvelle Rte 17, Voie d'évitement de Kenora	163 788	100 391
De Thunder Bay à Kakabeka	339	4 474
Route Northwestern Industrial-Iroquois		27 819
Route Moosonee S'ly		28 627
Total des routes d'accès, industrielles et à grande circulation	737 150	1 455 783

AUTRES CATÉGORIES

Endroit	Construction	Entretien
Services de traversiers		4 046 508
Tour de transmission		
Trottoirs	267 474	
Égouts		
Terrains et édifices	2 329 604	2 477 256
Centres d'inspection	2 595 263	461 698
Total des autres catégories	5 192 341	6 985 462
Soutien récuperable et opérationnel (divers non-alloués) Bur. d'adm. Régionale, Ingénierie, édifices, Frais inventaires, etc.	(56 432 531)	47 043 989
Total	(56 432 531)	47 043 989
Total des routes	**277 001 748**	**250 499 641**

CANTONS NON-INCORPORÉS

Endroit	Construction	Entretien
Cantons non-incorporés	3 084 000	5 772 100
Moins recouvrement des dettes	(348 000)	
Total des Cantons non-incorporés	2 736 000	5 772 100

AUTRES MUNICIPALITÉS

Endroit	Construction	Entretien
Développement des routes	6 620 400	
Routes de Raccordement	25 803 000	2 930 600
Moins recouvrement des dettes	(1 344 300)	
Total des autres Municipalités	31 079 100	2 930 600
Total Municipalités	**33 815 100**	**8 702 700**

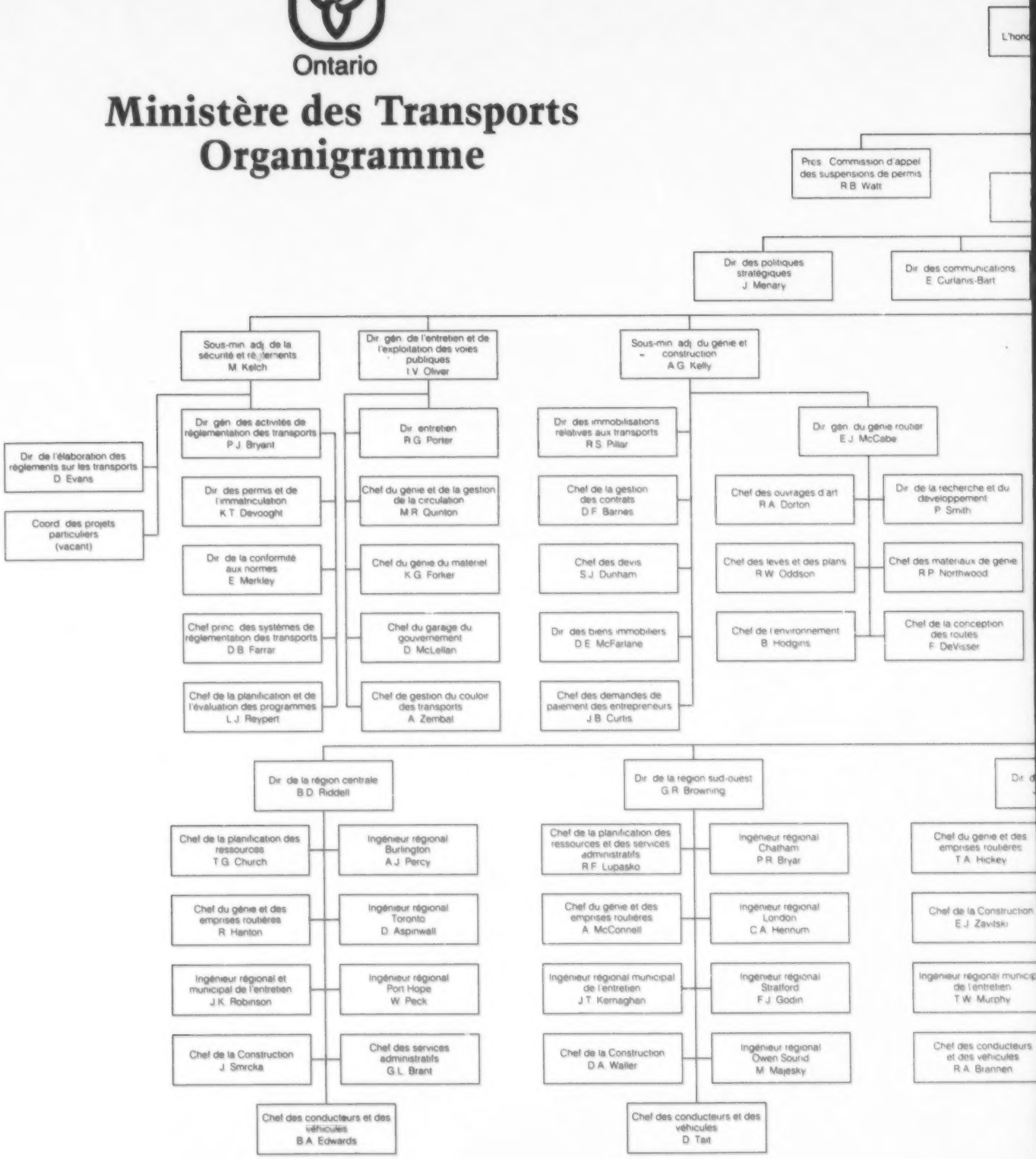
Les dépenses du ministère pour chaque route – 1988/1989

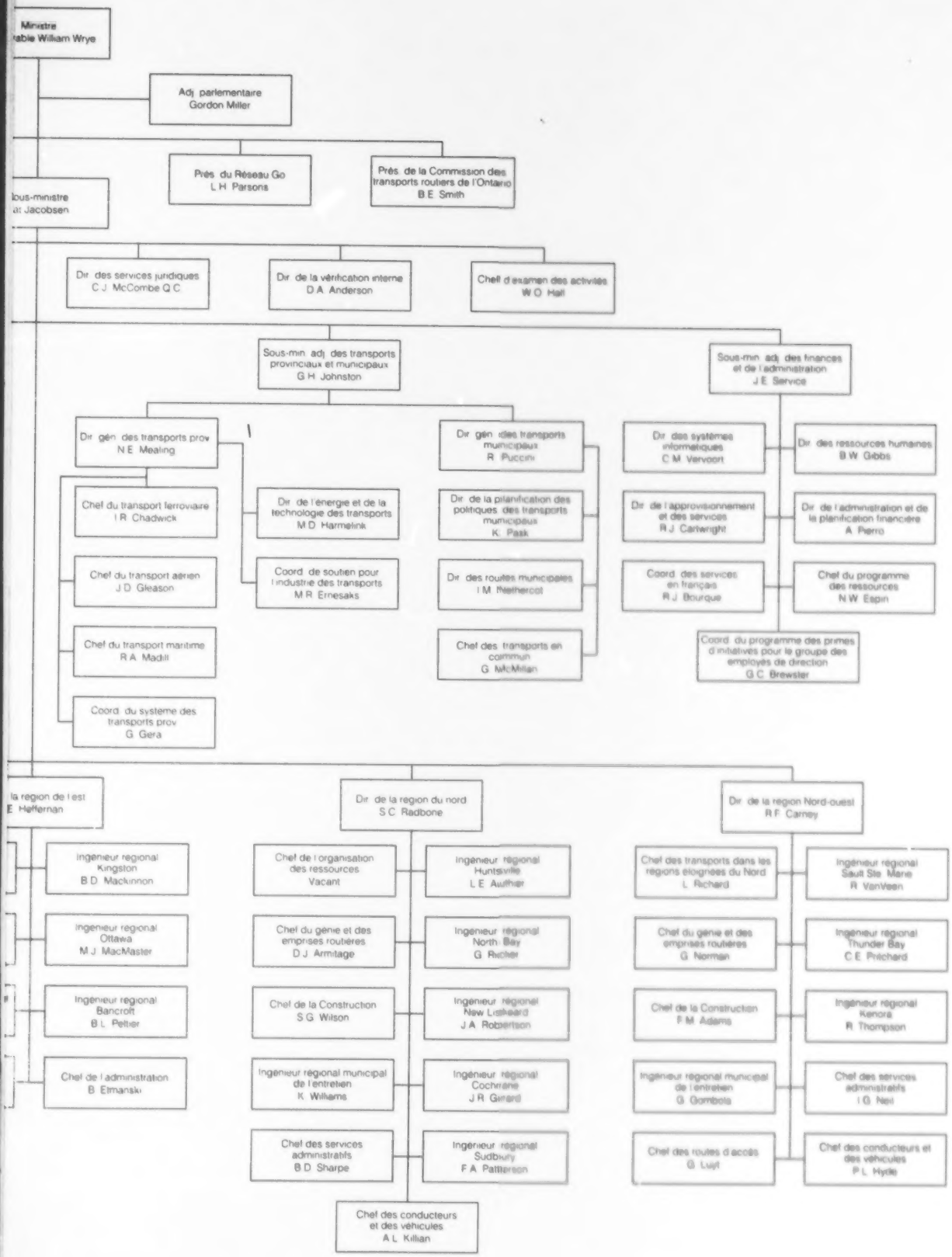
AÉROPORTS

Endroit	Construction	Entretien
Aéroports	8 465 300	4 550 400
Moins recouvrement des dettes	(3 603 300)	(556 600)
Total des Aéroports	4 862 100	3 993 800
Les dépenses totales	**315 678 948**	**263 196 141**

Ontario

Ministère des Transports
Organigramme


L'hono
Prés. Commission d'appel des suspensions de permis R.B. Watt
Dir. des politiques stratégiques J. Menary
Dir. des communications E. Curlanis-Bart
Sous-min. adj. de la sécurité et règlements M. Ketch
Dir. gén. de l'entretien et de l'exploitation des voies publiques I.V. Oliver
Sous-min. adj. du génie et construction A.G. Kelly
Dir. de l'élaboration des règlements sur les transports D. Evans
Coord. des projets particuliers (vacant)
Dir. gén. des activités de réglementation des transports P.J. Bryant
Dir. des permis et de l'immatriculation K.T. Devooght
Dir. de la conformité aux normes E. Merkley
Chef princ. des systèmes de réglementation des transports D.B. Farrar
Chef de la planification et de l'évaluation des programmes L.J. Reypert
Dir. entretien R.G. Porter
Chef du génie et de la gestion de la circulation M.R. Quinton
Chef du génie du matériel K.G. Forker
Chef du garage du gouvernement D. McLellan
Chef de gestion du couloir des transports A. Zembal
Dir. des immobilisations relatives aux transports R.S. Pillar
Chef de la gestion des contrats D.F. Barnes
Chef des devis S.J. Dunham
Dir. des biens immobiliers D.E. McFarlane
Chef des demandes de paiement des entrepreneurs J.B. Curtis
Dir. gén. du génie routier E.J. McCabe
Chef des ouvrages d'art R.A. Dorton
Chef des levés et des plans R.W. Oddson
Chef de l'environnement B. Hodgins
Dir. de la recherche et du développement P. Smith
Chef des matériaux de génie R.P. Northwood
Chef de la conception des routes F. DeVisser
Dir. de la région centrale B.D. Riddell
Chef de la planification des ressources T.G. Church
Chef du génie et des emprises routières R. Hanton
Ingénieur régional et municipal de l'entretien J.K. Robinson
Chef de la Construction J. Smrcka
Ingénieur régional Burlington A.J. Percy
Ingénieur régional Toronto D. Aspinwall
Ingénieur régional Port Hope W. Peck
Chef des services administratifs G.L. Brant
Chef des conducteurs et des véhicules B.A. Edwards
Dir. de la région sud-ouest G.R. Browning
Chef de la planification des ressources et des services administratifs R.F. Lupasko
Chef du génie et des emprises routières A. McConnell
Ingénieur régional municipal de l'entretien J.T. Kernaghan
Chef de la Construction D.A. Waller
Ingénieur régional Chatham P.R. Bryar
Ingénieur régional London C.A. Hennum
Ingénieur régional Stratford F.J. Godin
Ingénieur régional Owen Sound M. Majesky
Chef des conducteurs et des véhicules D. Tait
Chef du génie et des emprises routières T.A. Hickey
Chef de la Construction E.J. Zavitski
Ingénieur régional municipal de l'entretien T.W. Murphy
Chef des conducteurs et des véhicules R.A. Brannen


Ministre
Adj. parlementaire
Gordon Miller
Prés. du Réseau Go
L.H. Parsons
Prés. de la Commission des transports routiers de l'Ontario
B.E. Smith
Dir. des services juridiques
C.J. McCombe Q.C.
Dir. de la vérification interne
D.A. Anderson
Chef d'examen des activités
W.O. Hall
Sous-min. adj. des transports provinciaux et municipaux
G.H. Johnston
Sous-min. adj. des finances et de l'administration
J.E. Service
Dir. gén. des transports prov.
N.E. Mealing
Dir. gén. des transports municipaux
R. Puccini
Dir. des systèmes informatiques
C.M. Vervoort
Dir. des ressources humaines
B.W. Gibbs
Chef du transport ferroviaire
I.R. Chadwick
Dir. de l'énergie et de la technologie des transports
M.D. Harmelink
Dir. de la planification des politiques des transports municipaux
K. Pask
Dir. de l'approvisionnement et des services
R.J. Cartwright
Dir. de l'administration et de la planification financière
A. Pierro
Chef du transport aérien
J.D. Gleason
Coord. de soutien pour l'industrie des transports
M.R. Ernesaks
Dir. des routes municipales
I.M. Nethercot
Coord. des services en français
R.J. Bourque
Chef du programme des ressources
N.W. Espin
Chef du transport maritime
R.A. Madill
Chef des transports en commun
G. McMillan
Coord. du programme des primes d'initiatives pour le groupe des employés de direction
G.C. Brewster
Coord. du système des transports prov.
G. Gera
la région de l'est
E. Heffernan
Dir. de la région du nord
S.C. Radbone
Dir. de la région Nord-ouest
R.F. Carney
Ingénieur régional
Kingston
B.D. Mackinnon
Chef de l'organisation des ressources
Vacant
Ingénieur régional
Huntsville
L.E. Authier
Chef des transports dans les régions éloignées du Nord
L. Richard
Ingénieur régional
Sault Ste. Marie
R. VanVeen
Ingénieur régional
Ottawa
M.J. MacMaster
Chef du génie et des emprises routières
D.J. Armitage
Ingénieur régional
North Bay
G. Richer
Chef du génie et des emprises routières
G. Norman
Ingénieur régional
Thunder Bay
C.E. Prichard
Ingénieur régional
Bancroft
B.L. Peltier
Chef de la Construction
S.G. Wilson
Ingénieur régional
New Liskeard
J.A. Robertson
Chef de la Construction
P.M. Adams
Ingénieur régional
Kenora
R. Thompson
Chef de l'administration
B. Ermanski
Ingénieur régional municipal de l'entretien
K. Williams
Ingénieur régional
Cochrane
J.R. Gerard
Ingénieur régional municipal de l'entretien
G. Gombola
Chef des services administratifs
I.G. Neil
Chef des services administratifs
B.D. Sharpe
Ingénieur régional
Sudbury
F.A. Patterson
Chef des routes d'accès
G. Luyt
Chef des conducteurs et des véhicules
P.L. Hyde
Chef des conducteurs et des véhicules
A.L. Killian